

### Ⅲ 意見書の概要

本方法書に対して提出された意見書の概要は下表のとおりである。

項目	意見の概要
事業計画(ルート)	<p>低周波と振動、騒音の影響があり、トンネルや斜坑、立抗の周辺やその地上における環境影響が大きい。居住地の地下や、居住地の大深度地下への路線の設置はするべきではない。</p>
	<p>花折断層が、左京区にあり、今後断層が動いた場合の被害を想定すれば、断層を横断するルート設定はするべきでないと考えます。</p>
	<p>古都京都の観光地としての大切な要素のひとつとして、「静けさ」は重要である。寺社や山岳部の静寂が守られることが大切である。</p>
	<p>新幹線ルートと構造/工法の検討にあたっては、地下鉄での振動具合も良く調査頂き、どう言う地盤/地質であるか、振動伝達の特性はどうか、深度はどの程度必要か、等をよくよく検討して、振動公害が起こらない様、決めて頂く事を要望します。 また、速度は何kmで走るのか、カーブ・減速時・加速時・定速時のそれぞれで、どんな振動が発生するのか、など良く調査検討頂いた上で、それを防止するルート/構造/工法を決めて頂くよう要望します。</p> <p>また、換気口は、直接に騒音が漏れてくる所となります。 十分な消音構造を施して頂くよう要望します。</p> <p>開通後の運用に当たっても、振動/騒音の事を念頭に置いた運用を要望します。 素人ではありますが、京都市街地地下の領域では、ルートは直線、加減速はゆっくり、市街地を抜けるまでは速度もゆっくり、の運用が必要ではないかと思えます。</p>
	<p>京都市街地を通過後の経路については宇治川、木津川を通過することとなるが、新幹線の運転に影響がない、明り区間での整備についての検討も望まれる。評価にあたっては、地方公共団体が示す被害予測地図による浸水区域を参考に環境影響評価をいただきたい。</p>
	<p>方法書P3-5にある図3-3-1の対象事業実施区域に関してです。トンネル区間(山岳部)は「トンネルとトンネルの間の短い明り区間を含む」とありますが、明り区間の具体的な場所、距離を読み取ることができませんでした。準備書ではこれらについて、その位置と距離を詳細に明記し、そこでの施工が環境にどのような影響を与えるのかを、わかりやすく示していただきたいと思えます。</p>
	<p>本ルートは環境影響にとって最悪のルートである。従ってこのルートは中止すべきである。別ルートの敦賀～米原ルートに変更し環境影響の負担を少なくすべきである。事業費からみても、莫大な費用がかかり、米原ルートに変更し事業費の低減をはかるべきである。</p>
	<p>今回の建設案に既存の米原・京都・大阪ルートに併走する建設案も加え、出来る限り環境を保全する方向に修正していただきたい。</p>
	<p>北陸新幹線、小浜・京都ルートの計画であるが、土壌汚染、地下水漏出等のリスクが高い本ルートについては、慎重に手続きを進め、大幅な見直しを図っていただきたい。 現計画も含めて国民的議論の上、再度最適なルート選定をやり直していただきたい。</p>
	<p>「概略の路線」「路線概要」との図面では、直径10km以上にも及ぶ円が描かれているだけで、この図を見る限りでは京都駅が現京都駅に来ることは誰にも分らないし、それはその説明がないから当たり前のことである。即ち、この図は間違いであり誤りであり、見る者に重大な誤解を与えるものであり訂正が必要である。</p>
<p>現京都駅を通るとしながら、「中心市街地は回避し」とか、「道路等公共用地の下の活用を考慮」とは、一体どういうルートの選定がありうるのか。そもそも「回避し公共用地の…」ということ自体、いかに地下深くであっても、何らかの影響があるからと思っておられるからこその方針であろう。ならば「可能な限り」努力したがその限りであった、「やむを得ず」住宅地の下を通ると言われても、その地下ルートの上に住み生活している者にとっては、一体どういう影響が及ぶのか。その点をこそ、もっと詳細に、今の段階で、明らかにすべきである。</p>	
<p>「大深度地下の活用も検討」とのことだが、そもそも、地下深くだから影響が軽減されるのかどうか、振動波が伝わるとすれば、その影響は深さというよりむしろその波の伝わり方であるはずである。自動車道とはいえ、既に東京では酸欠空気の発生が大問題になっており、またそもそも大深度だから所有権が及ばないというのは憲法違反だとの裁判も提起されている通りである。土地の所有権が地上地下に及ぶのは当たり前の話であって、何m以高、何m以深なら及ばない等と法律が勝手に憲法原則を侵すのは、全く恣意的な開発一辺倒の為にする理屈だと言わなければならない。活用されれば、京都でも裁判に及ぶのは必至であろう。</p>	
<p>この「大深度」が適用できない場合、その買収や補償、場合によっては収用手続き等々、住宅地であれば、膨大な費用と労力が要ることになる。その前に、住民の合意と納得が得られるかどうか、最後は強制的な手続きということになれば、甚大な軋轢と、将来への禍根を残すことになる。少なくとも、もし私の家が対象になるなら、絶対に黙って甘んじる訳にはいかない。</p>	

項目	意見の概要
	立坑の位置や、トンネル自体の発生土の場外排出のルートや方法等についても、何ら明らかにされていない。立坑自体も、当然、立退きや住環境への影響等トンネルと同様の問題点が及ぶし、また特に発生土は、一定区間毎に地上へ運ぶのか、それとも掘削人口へ戻して搬出するのか、いずれにしろ搬出先とそこへのルートもまた、市民にとっては 重大な関心事にならないわけにはいかない。全体として、立坑と発生土に限らず、工事中の問題と完成するとすればその完成後の影響と、それぞれ区別した環境影響評価が個別具体的に必要である。
	歴史・文化・自然だけでなく、今まさに住民が暮らす住宅環境の保全には更に重きを置いていただきたい。具体的には、京田辺市 JR 松井山手駅付近は、費用節約を優先させる明り区間ではなく、地域住民への影響を極力抑えることを最優先とする「トンネル区間（都市部）」にするよう要望します。例として、第二京阪高速道路の地下に軌道敷設することを提案します。
	北陸新幹線伸張におけるトンネル工の目的設定理由を、根拠を明確にして定量的に準備書にて記載してください。
	新幹線ルートが伏見の酒蔵を回避するとは聞きましたが、ピンポイントに回避しただけで、その上流や京都の大切な地下水源に大きな影響が出ると懸念しています。
	別ルートの計画と、その予算や影響も提示されなくては、現行の計画に妥当性や必然性が見えてこない。
	酒蔵が密集する伏見地域やその周辺地域に大規模な地下トンネルが造成されると、酒造用地下水に大きな影響を及ぼす可能性がありますので、確実に酒造エリアを回避いただき、トンネルのルート、構造、施工方法等の決定においては、詳細な井戸の調査を行い、酒蔵周辺の地下水脈の状況にも十分ご配慮いただき、京都府内の酒蔵の「生命」でもある地下水に影響を及ぼさないようお願い申し上げます。
	京田辺市の新駅設置予定地である松井山手周辺には、保育園・認定こども園や小学校、幼稚園などが存在している。新駅建設工事のみならず、新幹線走行時の騒音や振動による乳幼児の睡眠などへの影響や、学校の授業に与えるために、それらの施設の周辺は避けてルートを設定すべきである。
	現在の松井山手駅周辺は、現駅を中心とした市街地設計がされており、駅周辺に多数の高層マンションや戸建住宅が並んでいる。住民の将来の生活設計に重大な影響を与える可能性があることから、松井山手駅周辺、近隣住宅地のルートは避けるべきである。
	騒音振動規制区域など環境影響の規制を有する地域の真っ只中に殆どの施工計画が重なっている。
事業計画(ルート)	経済的や工学的やその他の効率至上主義で計画された予定範囲の選定に疑問を昂じる。
	京都盆地と近畿圏内に特出する地形に沿った水系の連なりを分断するが如くの無理強いの範囲選定である。
	総延長100kmを超える地下掘削は京都と周辺山域に点在するそれぞれの特別な環境領域の基本となる地盤を変化させヒトの智の及ばない損害を齎す危惧がある。
	北陸新幹線の計画において京都市内で活用が検討されている、大深度地下の活用について以下の問題は認識されているでしょうか？同様のことが起こらないよう対処していただきたいと思います。  東京外環道の東名ジャンクション予定地（東京都世田谷区）付近の大深度地下トンネル工事で掘進箇所の上を流れる野川で気泡の発生 <a href="https://www.jcp-tokyo.net/2018/0628/161330/">https://www.jcp-tokyo.net/2018/0628/161330/</a>
	京北・山国をルートから外して下さい。
	小浜から旧美山町京都にかけて、貴重な名水の水脈があります。
	トンネル工事で、その水脈が切れてしまう可能性が大きいので、ルート再考して、米原経由又は湖西線沿いに変更したほうが、工事期間も短くなりそうだし、予算も低くできそう。
	トンネル、特に京都市内の地下などは、リニアのトンネル問題と同様の難しい問題になり、工事が進まない可能性が大きいと思います。
	京北地区に北陸新幹線が開通するかも・・・と伺い、少し残念に思いました。
	長期間の大規模工事による環境への悪影響、観光業への打撃、水質汚濁や土砂災害の誘発など、不安材料が山積みの小浜ルートではなく、工事費も工事期間も少なくすむ米原ルートや湖西ルートを再検討してほしい。
	新幹線を通すことで、自然環境や生物の生態系にどのような影響が及ぶかわからないようなものに賛成はできない。
	リニアの工事により、水が枯れた地域があります。この工事により、京北・美山の環境破壊につながらないのか、地下のトンネルを長距離でほることへの良い面、リスクを、教えてください。

項目	意見の概要
事業計画(ルート)	トンネル本体のルートと、トンネル工事のための道路拡張や新設、トンネルを掘り出すための斜抗の位置について具体的に候補を示し、その工事によって起こりうる騒音・ほこり・井戸水や沢水また本流への水質水量における影響を示してください。それを示した上で住民の話し合いの中でルート選定、道路拡張・新設について確定をお願いしたいです。
	新幹線のルートに入っても地域住民に経済的なメリットがない。
	今回の工事において活断層、花折断層から派生している小断層への対策案を示してください
	断層帯の通過について、「出来る限り短い距離」という曖昧な表現をしているので、ある程度の距離の目安をデータにして示してください。
	「三方・花折断層帯と交差する場合はできるだけ短い距離とする」とありますが、確実視されている南海トラフ地震等の巨大地震が起こった場合の安全性に関する評価としては、あまりにも甘いのではないかと強く危惧します
	活断層は避けるべきではないのか。そもそも地下を通るのに、地震のときに使えるのだろうか？
	既決ルートの更なる見直し、昔の街道の保存方法の決定、敦賀以西の工事取り止め等、幅広く文化遺産のあり方を検討いただきたい。
	米原経由か湖西線を利用すると大々的な破壊を回避することができる。
	美しい山間部の自然をこわしてまで新幹線を通す必要があるのか？今ある米原経由にすることはできないのか
	禁裏御料地の地域の自然環境、歴史、文化的資源に損失を与えかねない計画は、損失を与えないようにルートを変更するなど十分に考慮しなければ、日本の国体にも関わる大事だと考えます。
	現行ルートでは自然環境への影響が大きく生物多様性を損ない環境破壊の恐れが大きいので、ルートの見直し・再検討を求める。雲ヶ畑には絶滅が危惧される植物も存在し京都府の「希少植物の保全地区・管理地区」に指定されている。そのこともふまえ、調査等に当たっては、ルート帯だけでなく周辺にある重要な環境要素への影響も調査するとともに、専門家だけでなく地元で保全の活動をしている団体等の意見を十分きくことが必要。調査結果をすべて公表するとともに、そのなかで貴重な動植物の生息や生態系に影響が及ぶ場合は、計画を変更・中止することが必要である。
	どのように今のルートに決まったのか。なぜ、このような難しいルートとなったのか。建設費が安いのか。京都駅も現施設を使えば、トンネルを掘る必要もない。
	京都の町の中に新幹線を通すのはあり得ないと思っている。
高槻桃山の断層帯は縦断して通過する計画となっており、宇治川、木津川も横断する。その辺りは慎重に検討して頂きたい。	
由良山中条トンネルを通すとき断層帯にぶつり、工事が1年近く遅れた事例がある。このような事例があることを含め、慎重な検討と公表をお願いしたい。	
事業計画(駅)	新大阪駅の地下駅工事に関しては、将来の利用増を考慮し、JR西日本が管理する山陽新幹線区間に直通できるように取り付け線の設置をお願いします。もしくは、将来的にそうできるよう可能な構造とするようお願いいたします。また、留置線の設置については、松井山手駅周辺等で環境に影響を少なくなるようご検討をお願いします。
	京都駅については、シールド工法のみで駅舎全体を掘ることが可能なのか、それとも開削工法での掘削・駅舎の築造との工法なのか、その点はどうか。前者なら相当な一大難工事が予測されるし、また現駅との結節や、地上との連絡出入り口等だけでも相当なスペースを要することになる。後者については、では現駅周辺のどこの地上から掘り進めるのか、これも工事中の交通や生活への影響のみならず、完成したとしても、複雑な地下構造となることは避けられない。
	北陸新幹線京都駅のホーム構造について、「島式2面4線」の必要性について検討されますようお願いいたします。
	大深度地下トンネルを伴う小浜ルートを進めるのであれば、鉄道駅のない美山・京北エリアにおいて、地域再生の起爆剤となりうる中間駅を設置してほしい。
	松井山手付近には第二京阪や新名神があり、JCTも出来る。これだけでも迷惑なのに、北陸新幹線まで来たら迷惑である。
事業計画(列車速度)	将来の速度向上を想定した環境影響の低減策をあらかじめ検討されるようお願いいたします。
	東海道新幹線は210km/hから始まり、現在280km/hに速度を上げている。北陸新幹線も、300km/hといわず400km/h、500km/hを目指してほしい。

項目	意見の概要
事業計画(安全性)	今回の工事が自然災害時にどのような影響を与えるのかを評価対象にしてほしい。
	<p>京都府においては、三方・花折断層帯を通る場合は、できる限り短い距離で、とありますが、この他にも神吉・越畑断層や、亀岡断層と言った活断層もあります。</p> <p>大阪府においても同様に、上町断層や生駒断層帯を通る場合は、できる限り短い距離で、とありますが、こちらも交野断層や田口断層、枚方撓曲もあります。</p> <p>実際に地震が起こった際に、こうした活断層や活撓曲を通過する部分でズレが生じた場合、どのようなリスクが考えられるか、明確に提示し、その対応策も含め、複数の専門家の見解を具体的に示してください。</p> <p>地震の際、トンネルそのものは、地表よりも影響を受けにくいということは承知していますが、活断層通過部分が地震の際のアキレス腱になる可能性は高いという懸念があります。前例にはないからと言って、起こらないと断言できるものではなく、想定外のことが起こるのが自然災害です。その点を踏まえ、ズレが生じた場合の影響と考えられる被害の程度、列車の走行中に起こった場合の、人的被害も含め、リスク提示と対策の開示をお願いします。</p>
	南丹市では美山町田歌・江和を通過する形で南北15kmに渡り直径10mのトンネル区間が検討されているとのことですが、この区間で事故がおこった場合の対策をお聞かせください。また、南丹市および美山町が事故処理において負担しなくてはならない物や人、それらにかかる費用の見積もりを提示してください。
	様々な環境への影響が発生する恐れがある新幹線工事において、それに対する対策を行っていくと思いますが、想定外の災害(天災人災問わず)が発生した場合の工事に関係する環境への影響を調査してください。例:トンネル掘削工事中、地震による岩盤崩壊が発生し、復旧が困難になったとします。こういった事態に対して、機材や工事状態がそのまま取り残された場合に発生する影響を数値や範囲を想定してください。
	トンネル火災発生時の安全性の確保について評価を行ってほしい。
	巨椋池周辺は高架橋が比較的低いとのことだが、車両基地だけでなく、路線の地上部分にあたる場所についても浸水については考慮してくれるのか。
事業計画(工事)	トンネル工事による水枯れへの予防対策、被害が出た場合の対応について具体的に示してください。
	市内地域は、現代 海外等からの観光客が多く過密状況であり、交通渋滞も発生している。さらに工事車両や、搬出土を運ぶトラック等が走行することになれば、交通網のさらなる混乱が考えられ、市民生活の困難が増える。
	京都市中京区における工事期間、搬出される土砂の量、土砂の処理場所、処理場所までの通過ルート、1日の通過工事車両数を具体的に及び数字で示してください。また、工事により発生する騒音、交通障害の影響を現状と比較できる資料を示してください。
	京都市中京区における工事により搬出される土砂の処理費用を具体的に示してください。
	今回の建設工事に伴い大量の土砂が出ますが、どこに運搬するかで影響と費用、二酸化炭素排出量も変わります。具体的な処理先を明示した代替案を示してください。
	本工事期間、国道162号線、京都府道38号京都広河原美山線、京都府道19号園部平屋線、京都府道78号佐々江下中線へのトンネル工事に伴う排出土の輸送の影響について下記の点の情報を提示ください。 1: 工事期間、2: 輸送区間、3: 輸送量(トラックの台数)、4: 日当たりに通過するトラック台数、5: 同工事に従事するトラックの放棄の有無、6: 工事期間中、輸送に関する質問の連絡先表記の有無(トラック)、7: 土日、祝祭日におけるトラックの輸送の有無
	トンネルの掘削によって発生した土砂の処分の具体的計画を示し、専門家の意見を一般公開することを望む。
	斜坑がどこに掘られ、土砂を運搬する工事車両がどこを通るのかは、環境にとって非常に重要な案件です。特に、住民が水道水の水源として利用している河内谷の奥地にダンプが走るようになれば、飲料水の安全性に対する危惧が生まれます。トンネルから出る土砂がどのような性質の鉱物であるのか、工事車両の通行によって、それらが埃となって舞い散ることのないような対策はあり得るのか。そういったことも詳しく評価されるべき点だと存じます。
	トンネル工事における残土処理対策の詳細を、定量的に準備書に記載してください。
北陸新幹線延伸に伴う美山町におけるトンネルの工事区間は、由良川(美山川)の上流にあると予想されます。トンネル工事で掘削される土砂は、マンガンや重金属が含まれると思います。屋外で野積みすると、それらが降雨に伴い支流から本流に流れ込み、美山川の生態系に深刻な被害をもたらす可能性があります。土砂の運び出しや一時保管方法について、複数の代替案を示し、影響予測を明らかにしてください。	

項目	意見の概要
事業計画(工事)	掘削土砂はどのような用途に使われるのか、また、掘削される事で美山、京北の自然や生態系に影響が出ないと言えるのか専門的な意見を示していただきたい。
	ルート案に含まれる京都市街地は、埋蔵物調査などで長期化が考えられます。工事期間と費用の算段をお示しください。
	工事期間中の住民への影響を定量的に示してください。特に昨今の自然災害についての対策をしなければ必ず人命にかかわると思います。
	工事により発生した公共残土の集積地選定計画、また工事期間中の景観保全、生活環境保全について、その対策方法を明示していただきたく求めます。
	土砂の搬出先の候補地、及び土壌汚染の予測される範囲をお知らせください。
	掘削工事から排出される残土等の仮置き場及びその最終処分方法について具体的に示すこと。残土置き場から地下水への影響がないよう有害物質等のモニタリングを含め継続実施できるのか、その対策についても検討いただきたい。
	工事に伴う工事車両の台数、ルートについて明示し、それが及ぼす交通への影響を環境アセスメントで評価してください。
	トンネル本体の工事以外にもトンネル工事のために拡張・新設する道路・運び出される土砂の位置や量について具体的に示し、それらについてもしっかり環境アセスメントの項目について評価してください。
	土砂の運搬はトラックでの輸送とのことですが、何処に運ぶのでしょうか？ またその際のルートは何処でしょうか？  膨大なトラック輸送による環境悪化が懸念されます。 また、地域の交通渋滞や事故の懸念もあります。
	工事においてたくさんの土砂が発生し運び出さなければならなくなります。連日、トラックが山村を駆け巡ることになり地域の生活環境が著しく悪化します。
	トンネルを掘ることによって排除すべき土砂が出ることは避けられないわけですが、この土砂の運搬輸送による時の周辺環境への影響が懸念されます。
	国道 162 号線、京都府道 38 号京都広河原美山線、京都府道 78 号佐々江下中線、京都府道 19 号園部平屋線、京都府道 25 号線園部亀岡線、国道 9 号線園部京都線へのトンネル工事に伴う排出土の輸送の影響について。どのルートでの走行か、具体的な走行台数予想、それに伴う排気ガス総量の寄予想、生態系への影響、二車線になっていない区間での対策（対抗した場合、すれ違えないような箇所も多く存在する。住民の私生活が危険にさらされる）
	工事による騒音、工事車両による騒音、開通した場合の走行音や振動は発生させないでほしい。これら騒音が発生するのであれば工事は中止していただきたい。
	工事や新幹線通過の振動や騒音により、周辺地域の生態系や住民の平穏な生活への影響がないことを示した上での着工を求めます。
	本工事について、トンネル工事の際の土砂はどこに運ぶのか、そして土砂が出る際の由良川、上桂川を中心とした「自然環境への配慮」とは具体的にどうするのかを明らかにしてください。また市民の意見を取り入れてください。
今回の工事により大量に掘削された土砂が適切に処理されるのかまた処理される場合の処理場の場所と箇所数を定量的に示してください	
今回の工事により掘削土砂が大量に運搬されることになり、多数の大型車両が南丹市や京北町を走行することになると思いますが、1日当たりの走行台数が大型車両が走行する可能性のある全ての道路の規格と整合性が取れるのか、定量的に評価してください。	
残土処理はどのように計画しているか明らかにし、環境や地域住民のことを第一に考慮するために、地域住民と話し合って決めるようにしてください。	
今回の工事区域において事前に土壌調査をし、結果を公表してください。活断層や有害物質が発見された場合には早急に市民に公表して北陸新幹線計画を見直してください。	

項目	意見の概要
事業計画(工事)	狭い道をダンプが行きかうにあたり、交通渋滞、道路の痛み、騒音、大気汚染などの影響を見られたい。そして住民にきちんと説明されたい。
	工事による水質汚濁、水源の枯渇、水田や畑に被害がおよばないといえるのか、もし、被害が起こった場合の対策、補償は考えられているのか。
	交通への不安がある。
	今現在の生活環境と変わらないような工事の仕方を検討してください。
	工事車両の時間帯及び工事情報の周知方法を示してほしい。
	東京で大深度の工事で、地上に影響がでたと聞いている。個人的には危険な工事はやるべきではない。東京の苦い事例を把握して頂きたい。
事業計画(その他)	現在井戸水を使用して染色工場を運営しています。井戸の深さは50mで1日1500 t 使用しています。新幹線工事で水が濁ったり、無くなる事が発生すると染色工場が成り立ちません。
	京都府民としては必要なく、環境破壊し不眠の健康を害するだけです。
	今回の建設案の費用対効果試算結果を準備書において詳細に記載してください。
	陥没事故の発生する可能性があり、陥没事故が発生すると、地上の家屋や建築物、道路への影響が甚大である。人命に係る事故の発生や、低酸素の気体の発生による人命への危険等についての影響評価が必要である。歴史的文化財への影響もゼロではない。リスクが高すぎる路線設定であり、都市部の地下トンネル（大深度地下を含む）設置は中止するべきです。
	京都市を囲む山岳地帯は、山を含めて京都盆地の環境を創っており、貴重な岩石や地層であり、京都市にとって重要な自然景観を構成している。また水源でもあります。花崗岩地帯や左京・北区の山岳地域は、土砂災害が起こりやすく、花崗岩や地層の風化・劣化もすすんでいます。保全が必要であり、トンネル工事は中止するべきです。
	小浜市付近から京都駅までの間に駅はなく、市民にとって日々の生活の利便性の向上にはつながらない。生活の足として、今あるJRの路線やバスの保全と利用しやすい条件整備こそが望まれている。
	新幹線線路および駅構内の消雪には地下水を利用しない工法を要望します。
	今回の新幹線の工事は、どの程度の需要があつての事でしょうか。新幹線の完成による産業界や地元民へのメリット等の調査結果をご提示お願いします。
	今回の建設案を撤回してください。
	北陸新幹線の工事期間中に淀川水系に及ぼす環境への影響と、開通後に発生した問題に対する対策費用を定量的に示していただきたい。
	金沢までの北陸新幹線敷設は関東方面からの誘客の可能性はあるが敦賀以西の線区の経済メリットはないのか。むしろ既存線との競合デメリットの方が大きいと思う。
	現在、大阪-敦賀間には在来線があり、特急も運行している。この経路に更に路線を増やすこと事態が、工事だけでなく、共用後の永続的な維持管理にも材料、燃料を消費することへの環境への負荷となる。本線の設置で利便性が向上するのは小浜だけであり、環境への負荷だけでなく費用に対しての受益者はごくわずかではないのか。 人口密集地である枚方 - 新大阪に本線を建設することは、明渠部の直接的な環境改変のみならず、トンネル部の立坑の設置や搬出土の埋設等が、大阪府に残された数少ない自然地の改変につながる。特に枚方市は大阪府では非常に貴重な里山を有しており、ここに新線を設置して動植物相が劣化しないはずがない。トンネル、明渠が連続する新名神高速の高槻、茨木、箕面の状況から容易に想像できる。
美山、京北は昔ながらの茅葺の家が残っていて、また町全体がその環境を守ることをされているイメージがあり、今回の新幹線の事業を聞き驚きました。  勿論、利便性も町を続けていく上で大切なことだと思います。 ただ、今回のこの工事もあまり町内の方々も知られておらず、話が進んでいるように聞きました。  従来通りの町の良さを残すことを起点に、生活に密着している住民の方々の意見を大切にさせていただきたく思います。 一部だけが潤うのではなく、町民の方々が物質的だけではなく精神的な面において潤うようになればと思います。	

項目	意見の概要
事業計画(その他)	<p>前回の配慮書の市民意見でも我が団体の会員が述べたことであるが、市の即ち市民の費用負担の問題や併行在来線への影響、そもそも現行サンダーバードがありながら少々の時間の節約が、一体どういう社会的意味を持つのか、等々、費用対効果の検証が欠かせない。狭義の「環境」に留まらず、虚心坦懐に事業の根本的見直しの選択肢も含めて、総合的な判断材料の各分析と検討が要ると思われる。</p>
	<p>貴支援機構の担当範囲は軌道・ホーム・駅の一部の建設までだと推察しますが、（再開発、経済効果という聞こえだけは良い）駅周辺の整備・影響、交通インフラ、民間業者による開発行為など、この機会に、地元自治体や JR と一緒に、将来必要になる費用・財源を含む多面的な想定・検討をした上で、「新駅は本当に必要な物なのかどうか？」理由を掘り下げて環境評価することを要望します。「後は、地元自治体の仕事」のような、いかにもお役所対応は止めていただきたい。</p>
	<p>地下トンネルが掘られることにより、地下水脈が立たれる可能性について、又、地下トンネルが掘られることにより、河川や地下水の水量が低下、又は枯渇した場合、住民の生活を保障する為の方法と、それに掛かる費用を示して下さい。</p>
	<p>新幹線通過地域の住民にとって、環境影響評価方法以前に、環境影響評価自体が無意味で北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画自体を再考すべきです。</p>
	<p>近々の温暖化問題や、自然災害をもたらす自然環境開拓。 京都において美山地区は大変大事な自然環境を有していると思います。休日となればハイカーやサイクリストなどが自然をもとめて集い、食物の宝庫としても大変大切な土地です。 現在の生態系を辛うじて保っているのもこのような残された自然環境ではないでしょうか。 私達の子供たちにこの大切な環境を残していただけないでしょうか。 すでに開拓されている、鉄道沿線及び道路環境を利用して再考できないものではないでしょうか。 よろしく願いいたします。 北陸新幹線。北陸本線で良いのではないのでしょうか。</p>
	<p>工事開始は数年後、完成までに30年も工事が続くと聞きました。その間、工事に関わる大型重機、土砂を運び出す車輛、資材を運日込む車輛等、沿線の道路は工事に伴う車輛が増えて、住民および観光客の車の通行に大きな影響もたらされます。大きな建物の建設や地下工事やトンネル工事が何十キロも延々と続くこととなります。大きなビルや施設の建設工事とは比べものにならない予想以上に大きな工事です。</p>
	<p>古い歴史のある文化都市としての京都のあり方として、未来に対しふさわしくないのを再検討すべきだ。経済性だけで割り切っていないか？古より今に続く文化のにない手でもある人々の営みに支障をきたすおそれが強い。地震は活動期に入り、大型台風も来るし、地下なら人々に影響が少ないとは言えない。文化財のみならず、地下水利用の食品関係の仕事も多く、大変な影響が考えられる。又、この情報（ルートやあらまし、問題点）は、ほとんどの人が知らない。</p>
	<p>ダンプ公害に対し、工事を始める前に4車線の道路を整備してから始めてほしい。 環境被害に対して、バイオマス発電所を作る、電気代で還元、温泉を作るなど、地元への便宜をもっとしっかり考えてほしい。土を掘り出す坑道を利用して地下バイオマス発電施設を作るなど設計に折り込むことはできないのか。アイスランドでは、地熱発電で巨大な温泉プールが市民に開放されている。</p>
	<p>環境影響評価方法を見させて頂きましたが、京都に多数存在する活断層への配慮などの記載がないこと（山陽新幹線などではその配慮がされてるはずですが）、長期間の工事によってもたらされる地元産業や市民生活への影響が評価項目に入っておらず、また本工事前の関連工事には、環境影響評価法が適用されないことに深い懸念があります。 また昨今の豪雨による水害は、このような工事によってもたらされている例が多く、そして豊かな資源が観光の基盤となっている京都北部や山間部の、魅力半減、工事中、工事後の汚染問題は死活問題であり、事業者の告知方法、工事計画の周知に大きな問題もあると考えます。</p>
<p>京都市内から1時間で行くことが可能な町京北、きれいな川、森、山があります。 私は自転車で京北の美しい風景の中を走りに行ったり、家族と車で川や山に遊びに行ったりしています。道に車は少なく静かな森、山の中を自転車で走ることができるのはこの上ない幸せです。 きれいな川や森の中で子供たちと遊ぶこと、その大切さを伝えることができる場所があることが幸せです。こんな場所を次世代にも残していきたい。 多くの方がこの豊かな自然と昔ながらの茅葺の家、素晴らしい食を体験することができます。 国内外の人が町に滞在しその豊かな自然の恵みを体験することができます。 その風土を昔から守ってきた町の人たちがいて、自然の豊かな恩恵を楽しむことができます。 豊かな自然の中で暮らしたいと願う人が増えている現代において、北陸新幹線の工事がその環境を壊してしまうことはこの地域の存在自体を壊してしまうことにつながると考えます。</p>	
<p>環境保全に関する国内外の意識が高まっている今、環境影響評価を「現在居住している住民の暮らしへの影響」「景観・自然への影響が、移住促進を掲げる行政の方針に矛盾することへの損失の評価」「国際的に注目されつつある、都市部以外への観光促進を支える里山保全への影響を踏まえた損失の評価」などが盛り込まれた内容にする必要がある。計画が立てられた当初の時代とは異なり、開発の仕方そのものに国家や行政の成熟度が問われる時代であるため、保全の対象となる国土と国民の暮らしに対する評価を、メリット・デメリット両方から試算し提示した上で進めるべき。</p>	

項目	意見の概要
事業計画(その他)	<p>京都府の中央部、京都市、綾部市、南丹市、京丹波町にまたがる丹波高原の広大な区域が京都丹波高原国定公園です。由良川の源流である芦生の森は、原始的な自然を有し、希少な動植物の生息地でもあります。また、かやぶき屋根の特徴的な民家が多数残されている集落など、自然と寄り添う暮らしと、伝統文化を長く世代を継いできた歴史を感じることができます。京都の市街地に近接するこの地域は、日本海と京の都を結ぶ多くの街道が通る地域であり、自然と文化が融合した風致が特筆されるユニークな国定公園です。平成28年3月に指定されました。</p> <p>また、西の鯖街道は、標高800mの丹波高地を挟み、福井県高浜町、おおい町名田庄、南丹市美山町、京都市右京区京北、京都市北区、そして京都御所を結ぶ約70kmの街道です。1900年代初頭に鉄道が敷設されるまで、福井県若狭地方と京都を結ぶ最短の文化・経済ルートでした。若狭湾で水揚げした海産物が人の背に担われ京の町へ運ばれました。</p> <p>また、京の文化がこの街道の各地にもたらされた街道でもあります。</p> <p>平成22年11月11日には、美しい国土景観の形成をめざし国民的運動として国土交通省が推進する「日本風景街道」に登録されました。</p> <p>しかし、新幹線の工事によってその水脈が断たれるおそれがあり、さらにその美しい景観が損なわれる恐れがあります。</p> <p>ただでさえ、狭い道路に掘り出した土砂を運ぶトラックが頻繁に通ることによって、この地域に住む住民の生活環境が破壊されます。</p> <p>また、上桂川を横切る橋梁はこの美しい景観を破壊し、自然破壊を進めることになると考えます。環境の保全を何より優先課題として、切にこの工事の再考を求めます。</p>
	<p>長い年月、培い守り続けてきた先人の努力や知恵を、今の時代の人びとの利便性で判断する事無く、遠く未来を見据え、取り返しのつかぬことがくれぐれも無きよう、熟慮をお願いいたします。</p>
	<p>見込まれる利用率、既存の特急列車、高速道路（どちらも現在利用率はとても低い）に加え新幹線を通す具体的な必要性を示して下さい。</p> <p>また環境への影響、地域経済への影響を詳細に示して下さい。</p>
	<p>北陸新幹線の工事計画で、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の活用が検討されているが、同じく大深度地下の工事が行われている東京外環道の東名ジャンクション予定地（東京都世田谷区）付近の大深度地下トンネル工事で、掘進箇所の上を流れる野川で酸素濃度の低い有毒な気泡が発生するなどの人体への影響が懸念される事例が発生しているが、この事例に対する認識はあるか？また、このような事故が発生しないような対策はあるのか？</p> <p>対処法が無ければ同様の事故が防げないのであるから、京都市内に通す計画は中止すべきである。</p> <p>更に、大深度地下を活用するにあたり、機構として振動や地中の化学反応による有毒ガスの発生など、工事のデメリットは認識しているか？</p> <p>また、その様々な影響の程度について、調査をしっかりと行い、判明次第、早急に公表すべきである。</p> <p>準備書での公表では時間が経ちすぎて、不安を増大させるだけであるため、事業の円滑な推進のためにも丁寧な説明を行うべきである。</p>
	<p>当該地域を通過することで地域へのIターン移住者が何人増えるのかの試算をください。</p>
	<p>環境への影響は、他のリニア新幹線の工事現場でもすでに多面的に確認されています。トンネル工事に際して起こるさまざまな環境への影響は、程度の差はあれ、必ずあるという想定のもとにこの評価方法書があると認識しています。少なからず影響があることは推測された上でも、押し進める事業である必然性と妥当性をわかりやすく解説してください。その上で、実質的な費用対効果を明確に提示してください。</p>
	<p>京都は、京都議定書誕生の地であり、「持続可能な都市文明の構築を目指す京都宣言」を発表しています。上記環境的影響が懸念されるプロジェクト遂行により、よりよい地球環境構築に向けた国際的コミットメントへの姿勢が問われることになり、国際的評価を大幅に下落させることになり懸念しております。この京都宣言との環境的影響の側面からの整合性を具体的に示してください。</p>
	<p>新幹線開通後、大深度のトンネルは寿命延長のため定期的な工事が必要になると考えられますが、その場合に発生する環境や人への影響を、現在開通工事に関して想定している項目と同等の想定・調査を行ってください。</p>
	<p>南丹市美山町における工事による土砂処理費用を準備書において詳細に記載してください。</p>
	<p>新幹線のトンネルが地質・水質に及ぼす影響を調査 建設着工後何らかの理由で工事が中断した場合、原状回復が可能なのかまた、その費用はどれほどかかるのかを明確にしてほしい</p>
<p>工事区間には生物の多様性に恵まれた森林がありますが、近年、温暖化の影響で疲弊しています。その状況でどのような影響が及ぼされるかわからない工事が行われれば森林の崩壊につながります。</p>	
<p>メリット・デメリット面もきちんと説明がほしい。 このような計画がされているのも初耳である。 どういったデメリットがあるのか、それに対しての対処方法など明確にして頂き、説明の機会を増やして頂き、安心した生活を送れるよう理解させてほしいです。</p>	

項目	意見の概要
事業計画(その他)	桂川上流水域(各支流を含むすべての水域)での工事は水源の水量、水質、地質、水域に生息する生物の生態系や住民に大きく影響が出る可能性が高く、これらに影響がない桂川上流水域範囲外への地下掘削、水域にかからない地上工事を慎重な調査に基づき再検討するか、工事そのものを中止していただきたい。
	山水、谷水を利用している住民はまだ多いだろうし、工事の影響で山の強度は変わらないのか。その豊かさを求めてくる観光客や移住者もおおいはず。もしもの水源の枯渇や災害補償はどれくらい考えてあるのか。
	被害がおこってしまった場合に、そこから移動できないような人々(農林業者、観光業者、高齢者)の補償はどう考えているのか
	稼働のための電源資源はどんなエネルギーをみこんでいるのか？原発前提だったりしないのか？
	断層地震対策については、政府指針に基づいた設計するから大丈夫だという説明が機構より行われたが、指針自体が安全性を担保するレベルものではない。技術的に未確立。活断層を横断する計画の撤回を求める。断層を含む震源と想定される領域付近をはずれたコースを検討すべきだが、事実上、京都市域全体が適さない位置と考えられるので計画そのものを白紙にして再検討をおこなうべき。
	京都市の山間地の水道の水源、井戸水、河川の源流を生み出す無数の湧水に関する詳細かつ総合的な調査が不可欠であるが、実施は不可能であり、環境影響評価手法が確立しない以上、事業計画そのものを中止も選択肢に評価を行うべき。
	京都丹波高原国定公園の地下にトンネルを掘ることは大きな自然破壊になりますので、止めて下さい。
	建設により美山町はどんな恩恵を受けるのか
	事業計画を多くの人に伝えるためにメディアに載せてください。
	地域の環境に大きな悪影響を及ぼすと考えられますので、計画の中止またはルートの変更を検討願います。
	水脈の断裂が同地域で起こらない様にする為の対策、起きた場合の補償を明確に示して下さい。
	未だ環境への影響が正確にわからない中で、今回の決定はやや拙速な印象が否めません。十分な説明の機会、これに対する市民との質疑応答の機会を保証する必要があると思います。
	北陸新幹線伸長計画について、これまでに十分な告知がなされてきたのか疑問に感じます。計画、工事の必要性及び周囲への影響等についての情報をきちんと伝えた上で、最大限地域住民の意見を取り入れてゆく必要があると考えます。生活の基盤であり、日本の原風景でもある里山の自然の保護をまずは優先すべきです。
	京都市内(四条通りを含め)などは各所名水があるが、それらに対しての影響を精緻に考慮しているのか？また、問題が発生した場合の対処方法及び従来受益者(京都市民、市外国民、観光客を含む)の損失を定量的に示してほしい。
	万が一、土砂災害や水害が発生するようになった際は、補償をお願いします。被害規模と補償の関係について、具体的な情報を公表してください。
	計画実現有りきの環境影響評価手法が問題であり、複数のルート案について環境影響評価を行われたい。
本工事にあたっての様々な問題点を解決する具体的方法を明確に説明してほしい。	
京北は禁裏御料地であるほか、光厳天皇の御陵やゆかりの常照皇寺もあり、山国隊の地でもある。このような土地を工事し、自然環境、景観、生活環境を大きく損なわれる恐れのある計画はすべきではない。	
当家は代々、御所、平安京造営に深く貢献してきた。そのような地域、家がある地に新幹線は通さないでいただきたい。新幹線をこの地に通す目的や経緯をしっかりと分かる説明の場を設けていただきたい。	
工事予定地域だけでなく、河川の流域から海まで、水質、水量、汚染物質の有無、土壌、生態系の変化などを工事開始前はもちろん、運用後も永続的に調査し続けてください	
本当に必要な計画なのか、なぜ、日本にとって重要な文化や自然環境が残る京都を縦断する計画を立てているのか、検討をもう一度お願いいたします。	
新幹線の工事を考え直して下さい。しなければいけないのなら、ちゃんと対策を考えて、話し合いを私たちとして下さい。絶対に、美山の自然を壊さないで下さい。	

項目	意見の概要
事業計画(その他)	<p>東京・大阪間には東海道新幹線があり、リニアもできる。鉄道はもういない。高速道路も空港も多くインフラ過多で破綻してしまう。設備だけ残して運営できなくなる。それを地元の人が負担していかなければならない。</p>
	<p>昭和45年4月6日（昭和45年4月8日）だったと思うが、天六のガス爆発という、1~2mのコンクリートの蓋が飛んで百何十人の即死事故があり、今回の工事でもそのような事故は避けたい。おそらく東淀川やその辺りで説明会をしたら、その辺りの話が出てくると思うので、しっかり対処してもらいたい。吹田市の住民としては、早く作ってほしいと思っている。</p>
	<p>環境影響評価と関係ないかもしれないが、敦賀から京都駅までほとんどトンネルとの話だが、コストが凄く高くなると思う。なぜ、このような経済効率に合わないルートを選定したのか。米原や湖西線ルートの方が低コストではないか。また、山間部の地下水への影響、水源への危険を冒してなぜ、選定したのか。短縮効果は少ない、新大阪から京都はだれも新幹線を使わない。経済効果少ないのになぜ行うのか。環境への負荷はゼロではないのになぜやるのか。いいことはないと思う。</p>
	<p>新大阪から京都まで20分かかると回答があったが、現在の東海道新幹線で25分かかる。松井山手を通して20分で行けるはずがない。今、新大阪から京都まで駅がないのに25分、松井山手を通して遠回りして、一駅停まり20分で行けるはずがない。その辺りの確認をしっかりとお願いしたい。</p>
	<p>方法書について、限られた中で質問しろといわれてもど素人には難しい。説明会は敦賀から大阪までの計画ありきの説明会なので、丁寧さが全然ない。新幹線が通ればどうなるのか。必要性があるのか京都府民としてはわからない。これから高齢化になって、年金をもらっている我々は新幹線に年に何回も乗らない。必要性がないものを作ること自体が理解できない。説明会自体がものすごく不可解である。説明を聞いても全く分からない。個人的に北陸新幹線は必要ないと思っている。亀岡縦貫の高速道路やインターチェンジも出来たが、ほとんど使っていない。我々に必要なのは京都市内、京都府内における公共交通の整備そのものが必要である。新幹線や高速道路を必要人は限られている。だかららない。南海トラフ地震が発生した時に東海道新幹線の代替になると言っているが、詭弁であると思う。京都市内は盆地でかつて堆積されてきてできた土地である。活断層が記載されているが、分かっている範囲である。実際に高槻の北部で起こった地震では、活断層そのもの自体は堆積されていて、専門家でも分からない。その状況のなかでトンネルを掘って実施することは無謀である。この前の台風で長野新幹線が水没したが、機構は想定していたのか。想定していなかったからあのような事態になった。そのようなことを考えると説明会で説明を受けても、基本的なところから説明して頂かないと分からない。意見ではない。深刻な問題である。</p>
	<p>このルートで新幹線を作る、多少の幅があってもが前提であるから京都駅の地下に駅を造る計画とならざるを得ない。高架を跨ぐようにできない。地下駅の場合、地下鉄よりさらに下になる。また、大阪湾、京都盆地の地下水を考えると余りにも無茶な計画であることは素人でも分かる。現在の北陸新幹線の計画では、小浜駅ができるだけ。金沢まで新幹線ができたことにより京都から富山までの移動が不便になった。サンダーバードを富山まで運行してくれれば、こんな新幹線はいらない。莫大な金を掛け、危険性を伴って、そんなことする必要はない。従来通りサンダーバードを走らせてくれれば、ほとんどの人はそれで助かるのに、なぜこのようなことをするのか。今日の目的ではないと環境だけだと言う。これは拒否する。住民は納得できない。</p>
	<p>なるべく早く開通してほしい。</p>
	<p>北陸新幹線の開通により、東京圏との時間距離が縮まり大阪圏との時間距離が広がる影響が出ている。早く完成させてほしい。</p>
<p>松井山手に駅ができるとのことだが、城陽から利用する場合は一旦京都へ出るので不要である。北陸へ行くのも在来線でいいのではないかと聞く。京都～金沢間は在来線と新幹線で所要時間もそんなに変わらないと聞く。新幹線から離れていても地元が負担しなければならない。今の国の財政を考えると負担が大きい。新幹線接続のため在来線のダイヤも影響を受けるが、日常的に使うのは在来線である。様々な点から考え直してもらいたい。</p>	
<p>ルート帯を狭めると京都市民からすごい反発が起きるだろう。トンネルは長いが何キロになるのか、それで儲かるのかをよく調べて、京都は無理という結果を出してもらいたい。</p>	
環境要素(大気質)	<p>美山川（由良川）流域での工事による河川環境への影響を具体的に示してください。河川への土砂の流出、工事車両の排気ガス、粉塵などによる生態系（美山川に生息する魚、水生昆虫、水生植物など）、農作物への影響への影響を現状と比較できる資料を示してください。</p>
	<p>建設車両の排気ガス、粉塵などによる農作物への影響を具体的に示してください。</p>
環境要素(騒音)	<p>トンネル工事、バイパス工事、トラック走行時の騒音影響について調べてほしい。</p>
	<p>工事に伴い南丹市美山町及び京都市右京区を通行する建設車両、土砂運搬車等が増加することに起因する振動、騒音により当該地域の住民に与える生活不安、道路交通への通行条件の悪化についての評価をし、対策を具体的に示していただきたい</p> <p>工事期間中に運搬車両が通過する近隣地域に与える騒音や粉塵などの影響を定量的に示してください。</p>

項目	意見の概要
環境要素(騒音)	新幹線の構造物や走行に伴う音・振動などが訪れる人にとってどのように影響を与えるか文化的・自然的両方の要素から分析し、そしてそれらが南丹市美山町田歌・江和地区の将来にどのような影響を及ぼすかについて評価することが必要だと考えます。
	騒音を1回の測定で把握するのは難しいのではないかと。4季節測るなどの対応をしてほしい。
環境要素(振動)	建設工事、工事車両の道路走行、開通後の新幹線通過による振動を調査項目に入れてほしい
環境要素(水質)	新幹線が主要河川を地上と地下で横断する場合、河川環境に与える影響と費用を定量的に示しどのような対策をされるのか具体的に教えて下さい。
	工事に伴い河川の水質流域への影響も加味していただきたいと考えます。
	河川の透明度に対する影響を評価対象にしてほしい。
	新幹線の工事・走行にあたって、由良川の源流地域である南丹市美山町知井地区の河川・山・田畑など自然環境に及ぼす影響について定量的に示してください。
	河川への土砂流入の影響について、過去の工事事例から予測すべきである。過去の工事事例から、不可逆的な悪化がある場合は、工法または工事そのものの見直しも必要ではないか。
	トンネル工事によって生じる、河川環境破壊程度予測と、その環境破壊が及ぼす悪影響について定量的に準備書へ記載してください。
	掘削土砂が斜抗近隣において大量に野積されることで、私たちの上水が汚染されたり、水質が低下する可能性がないのか示してください。
	本工事にて大量の土砂が出ると考えられます。盛り土による美山川（農業用水路の源流）の汚染、また大量の土砂が下流へ流れ込むことはないでしょうか。
	トンネル掘削工事に伴う河川及び地下水の水質の悪化が懸念されるため、水質水量の変化による周辺の河川への影響を評価し、また、河川生物への影響、地下水への影響を水質保全及び環境保全、生物保全の見地から環境影響評価すること。
	工事がもたらす水質への影響を明確に住民にわかるように調査・評価してください。 ① 飲料水となる水道水の取水への影響 ② 水生生物への影響 ③ 田んぼなど農業に関わる水への影響 ④ 子どもたち、また観光客が川遊びをすることへの影響
工事による美山川、その他支流における土砂の流出、水量の変化、水質の変化について具体的に示して評価対象にしてください。	
今回の工事による主要河川の河川流量への影響と、河川環境への悪影響を定量的に示してください	
東京から金沢までの既に通じた線での問題点をいろいろ聞いてます。実際乗ってみるとトンネルが多く、河川や水路に多大な影響があったことが簡単に想像できますし、実際多々聞いております。その点もクリアにしていきたいです。	
川への土砂流出量、土砂の有害物質の含有量による川の水質の変化、工事の影響による川の水量変化・濁り度合い・レクリエーション（釣り、ラフティング、川遊びなど）目的で来られる観光客数の変化について、調査を行ってほしい。	
環境要素(地下水)	地下水に対する不安がある。
	地下水・水資源 についての影響をわかりやすく示してください。
	山間部の地下水脈と京都市街地より以南の京都水盆と呼ばれる地下水への影響を心配しています。
	掘削による、地下水の大量流出の恐れと、地下水に与える影響についての評価が不十分である。京都市内地域には、多くの水源があり、枯渇や汚濁、地下水の大量流出が発生した場合は、古都京都の社寺や伝統文化、茶の湯や染織、和食の食材や酒、などの製品の品質や味への甚大な影響を与えるものである。災害協力井戸の枯渇は、災害発生時の市民の命に係わる重大な問題となる。
	新幹線小浜駅候補地の東小浜駅周辺および小浜市内の新幹線高架橋設置にあたり、地下深くまで構造物設置による地下水流路や市街地周辺における湧出量への影響を十分に検討してほしい。平成25-27年に小浜市は小浜平野地下水調査を実施しており、その事業内で地下水シュミレーションモデルを構築している。そのため、小浜市における影響評価はこのモデルを利用した定量影響評価も実施してほしい。また、上記の事業で設置した地下水観測井戸（12本）が残っているので、これらの調査記録も利用しながら詳細な地下水モニタリングの実施を要望します。
トンネル工事を施工した場合の水脈に与える影響を明示して頂きたい。	

項目	意見の概要
環境要素(地下水)	トンネル工事の掘削により近隣の水脈が断ち切れ、河川 田畑に与える影響、水質が汚染されたり上水が低下する可能性がないか示してください。 なおトンネル工事の前に行われるバイパス工事などでも同じ事が起こりえますので、関連工事も環境評価の項目に入れてください。
	トンネル工事を行うにあたり、地質の調査、水脈の調査を掘削後の影響はどうかを調査し定量的に示してください。 なお、トンネル工事の前に行われるバイパス工事などが安易に行われぬようこちらも環境評価の項目に入れてください。
	丹波山系の新幹線のトンネル通過が地質・水質に及ぼす影響を調査し、専門家の意見を一般公開することを望む。
	深山、京北をはじめとして、市街地の地下を横断するトンネルを作成するにあたり、地下の水脈への影響がいかなるものか、また山岳地帯にトンネルを大量に作るに当たっての地盤への影響について明示していただきたいと考えます。
	地下水を生活用水として利用しているのですが、うちの近くをトンネルが通るのであれば、影響がないか調べてほしい。ルートが確定しなければ調べられないのであれば、可能性のある家を全戸調査して欲しい。
	今回のトンネル工事により、川の水が枯渇、汚染され生態系が崩れてしまう。他県でもそのような例があり、当該地域に与える負の影響を考え、評価してほしい。
環境要素(地下水)	上賀茂深泥池地域東西5kmの範囲でのボーリング3か所で「深泥池」の保全維持の結論は無理ではないですか？「大丈夫です」の結論がある場合は事前に「科学的な知見を含め」公表していただきたい。 「深泥池」には流入河川はありません、池は有史以来枯れたことはありませんそれは地域の3山（本山・ケン山・高山西山）からの流入水・地下からの湧水だけです。この湧水のルートは未調査です。 池周辺通過による漏水-枯渇底抜けの可能性はないのか天然記念物の絶滅を防げるのか事前調査の必要性和結果報告公表は大事ではないのか！？
	地下トンネル通過予測地域内には雲ヶ畑の歌舞伎「鳴神」水神・上賀茂神社・大田の杜若群落・深泥池・賀茂川と水に関連する名所旧跡が多い地域です。通過予想ルート上流には「鞍馬・貴船溪流溪谷」の西側通過有です。賀茂川上流全体の水源流出は大丈夫確保できますとの「科学的な知見」を事前に公表ねがいたい。
	京都の「湧水等の位置図」には酒蔵・蔵元・災害時協力井戸の図面表示がありますが深泥池付近は未調査で載っていません、公表の図は現状の一部調査で未調査地域が多いのではないですか、それほど京都盆地には琵琶湖以上の地下の水源ありの証といえます。地下水脈の図面はないが予測により工事掘削はできますが工事被害の補償は後保障対応でよいのですか？現行生活の事前工事による保全にすべきです。
	補助の役割も強調されましたが「地震発生被害時は地下トンネル・地下駅は地上より安全安心ですか？トンネル内含め脱出方法・訓練の青写真がありますか？これらの疑問に対しての防災費用は総事業費2.1兆円以上といわれる予算案の枠外ではありませんか。
	政府与党と国が決めた北陸新幹線延伸時にCOP25・気象温暖化対策の理念がいつ討議されましたか？結論に反映されましたか？野党の意見も聞き反映する機会がもうありませんか？
	地域の振興に役立つと？いいますが工事の地下化は山間部での排出土砂・運搬作業・掘削場所により現行の地域産業・生活の破壊につながりませんか？また、工事後も水源も含め生活できる環境に出来る工事にするのですか？
東南海地震の被害に対する幹線補助の役割も強調されましたが「地震発生被害時は地下トンネル・地下駅は地上より安全安心ですか？トンネル内含め脱出方法・訓練の青写真がありますか？これらの疑問に対しての防災費用は総事業費2.1兆円以上といわれる予算案の枠外ではありませんか。	
事業による地下水の影響が考えられる。	
京北は丹波高原国定公園であります。計画されているルートはトンネルであっても地下水の影響は出ないでしょうか。このルートには国が守ってきた山国地域禁裏御陵地は鉾活動で大切にしている地域です。ですからここを通ることは避けるべきだと思います。それと茅葺屋根も点在しています。茅葺屋根が世界文化遺産になることも言われています。そのこともあり充分配慮願いたい。	
京都のメイン河川の源を破壊することは、水を使って生活している住民に支障があると思われます。	

項目	意見の概要
環境要素(地下水)	トンネル工事による採掘により、また、トンネルを新幹線が常時通過することにより、地下水脈に与える水質・水量等の環境的影響、そのことにより河川の流量に及ぼす影響、それによる農林業に与え得る影響を定量的に評価してください。
	工事による地盤沈下の可能性に、また京都市内の地下水への影響についても示してください。
	工区に関わるすべての地下水脈について詳しい調査を希望します
	採掘に伴い、水脈に与える影響が美山町や周辺の湧き水にどのような影響があるか、水量や水質への悪影響を定量的に示してください。
	新幹線延長事業により、通過予定地域周辺の地下水や河川の水が枯渇したり汚染されたりといった影響が完全でないことを定量的に示してください。
	掘削土砂が斜坑近隣において大量に野積みされることで、私たちの上水が汚染されたり、水質が低下する可能性がないのか具体的に示してください。加えて地下水脈、水源の枯渇につながるという最悪のケースが発生しないようにどのように対策するのか、具体的に示してください。
	市街地の地下に拘らず、その全工事が伏見の酒の仕込み水にどのように影響を及ぼすのか、また、及ぼさないかを具体的に示していただきたいです。
	特に地下に流れている水脈の評価を専門家の見地で評価されることを望みます。
	調査用の井戸は新たに掘る必要がある。現在使われている井戸だけでは不十分である。動植物への影響も考えて調べていくべき。例えば10km四方に1か所などの間隔で、実際に掘っていくべきである。
	個人で営む方の生活にもかかわるので、地下水を利用する方の話も聞いてもらいたい。
	伏見酒造エリアが具体的に決まっていない段階では意見を出しにくい。酒蔵はもちろんだが、伏見の地下水は宗教的な行事にも関わっており、御香宮神社や城南宮、藤森神社等、色々な寺社仏閣で、伏見の地下水が非常に大きな存在、役割を果たしているの、出来れば酒造の会社や、寺社仏閣で水を非常に重要な存在として扱っている所に、具体的に心配の声がないか、聞くことが必要だと思う。
	水の問題としては、工事完了後阪急四条や北山の京都地下鉄の時、新十条の高速を掘った時など工事完了後の数年後に影響が発生した事例がある。短期で影響がなくても影響が出る場合もあるので、慎重に検討して頂きたい。
	敦賀・新大阪間に於いてその殆んどが京都市内の地下深くトンネルによって結ばれるルートが選択されていますが、それによって京都市内にある水脈が断たれる可能性がある事に不安を抱いております。この建設工事における京都市への水脈への影響を調査項目に追加すると共に、その影響を提示してほしいです。
	環境要素(水資源)
北陸新幹線やリニアの工事でも地下水脈の分断や河川の水量の減少がありますが、今回の工事での地下水及び河川への影響を示してください。	
リニア建設において発生している、静岡県とJR東海との水源問題が、同じように長区間のトンネル工事で建設される北陸新幹線延長にも発生する懸念があるため、問題が発生しないように十分な調査が必要だと思います。よってその問題発生の可能性について、定量、定性の両面からシミュレーションを要望します。また、そのシミュレーションから得られる解釈について、多様な専門・立場の専門家の意見を一般公開することを要望します。	
掘削土砂の搬出工事が浄水場の取水に悪影響を与えないのか示して頂きたい。	
南丹市美山町、京都市左京区、北区、右京区を通過した場合の2本の河川の源流域（由良川・上桂川）に与えるダメージを定量的に知りたいです。また北陸新幹線が通ることによって自然環境が恩恵を受けることを定量的に評価してください。	
トンネル工事が美山町及び京北でなされた場合、京都府以南、また日本海までの水脈である、由良川、桂川水系の水源地の水質、また周辺の生態系への危惧の影響を懸念する。水脈が犯された場合その流域である京都府全域、大阪湾、若狭湾までの環境影響が危惧されるが、どこまで調査をしているのか、問題ないというのであればその環境があって生きている私たち市民がわかるような説明が欲しい。	
今回の工事が主要河川及び他の諸河川の流量に影響を与える可能性を示してください。	
今回の工事において新幹線が地下と地下を通る事で、美山町の主要河川に加え農業用水等の諸河川にも流量の影響がないのか評価、調査してください また影響が認められた際の対象と補償について美山町民との合意がなされた上で決定して下さい	
トンネルそのものが、周囲の地下水脈および河川生態系におよぼす影響を評価すべきである。	

項目	意見の概要
環境要素(水資源)	大山崎には日本を代表する酒造メーカーが存在するが、その水源に対する影響を精緻に検討しているのか？ 検討しないのであれば、環境影響評価項目の中に、水源に関する影響をしっかりと調査する項目を追加してほしい。
	工区内の主だった河川だけではなく、影響が考えられうるすべての井戸水、農業用水、簡易水道、沢水などの影響について評価を行ってください。地下水脈に対しての最新の見地に基づいた評価を行い、減水・枯渇の可能性がある場合は、工事の中断・再評価を実施し、影響を回避してください。回避できない場合は、住民との合意が得られた場合に再開してください。
環境要素(土壌)	掘削によって、京北町にあるマンガン鉱山から鉱物が漏れ出し、周辺土壌の環境が悪化することはないのでしょうか？ また、調査などはされているのでしょうか？ 実際漏れ出して周辺土壌の環境が悪化した場合の対処は？
環境要素(動物・植物・生態系)	周辺の山岳部にトンネルを通すことにより、山岳部に生息する動植物への影響が大きい。工事や走行、騒音や振動、など今まで生息していた場所に住めなくなった鹿・熊・イノシシ・さる等の動物が、人里に出ることも考えられる。
	トンネル工事を行う前に、その土地(河川も含む)の植物、動物に影響がないか調査してください。なお、トンネル工事の前に行われるバイパス工事なども安易に行われないう、こちら環境評価の項目に入れてください。
	森から谷から河川へ流れ下る水は、貴重な命の源です。工事で姿を変える山地は変貌するが、その影響を最小限に抑えていただきたい。河川の水質を保持することは、水生昆虫・水中苔等を守ることで、魚類や鳥類を守ることに繋がります。要するに生物多様性の現状維持です。
	・生物の多様性の確保-動物の区分において、列車の走行による影響の調査も加えてください。 ・生物の多様性の確保-生態系の区分において、列車の走行による影響の調査も加えてください。
	今回の工事による掘削土砂が斜坑近隣において山積みされることで、河川の汚染、水質の低下による河川沿いの植物や生物等に影響を与える可能性がないのか示してください。
	トンネル工事予定地域に生息する希少生物や保全すべき貴重な巨木について、工事によるそれらへの影響と保護対策を定量的に示し、詳細に記載してください。
	現在美山の川には天然記念物に指定されているオオサンショウウオが多数存在している。工事の影響により天然記念物のオオサンショウウオが減少することを懸念する。天然記念物の個体数について、工事が与える影響を具体的な数字で評価していただきたい。
	本工事前の関連工事などは長期にわたり、自然環境や生態系などに影響を与えます。関連工事などの環境影響評価をしていただきたいです。
	環境影響評価項目の選定の見直しを求めます。 環境影響調査項目に工事地域及び工事車両通行用道路の生物(動物、虫、植物)の固有種の存在の有無に調査、オオタカなどの天然記念物や絶滅危惧種、準絶滅危惧種などの生息域を破壊しないか調査する項目を追加してください。
	動物、植物だけでなく、魚類、鳥類、爬虫類、昆虫などの調査も行ってほしい。特に、新幹線が通る予定の都道府県の希少種を中心に調査してほしい。
	京田辺市甘南備山周辺で、京都府の絶滅危惧種に指定されているオオタカの生息、営巣が確認された。方法書では京田辺市の新駅設置予定の円内にもかかると思われるので、その周年調査などを行い、どのような影響が予測されるのか、またそれを最低限に抑えるための措置を行うべき。
ルート周辺の自然環境、特に動物等への影響について、建設工事までの騒音などの対策を検討するとなっているが、新幹線完成後の走行時の影響についても検討すべきである。	
京都丹波高原国定公園には、ルートから回避されるとある原生林以外にも希少種、固有種の植物が分布し、絶滅危惧種の動物が生息しています。工事にあたり、動植物への影響調査を種別に詳細な調査をお願いします。	
美山町には原生林があります。天然記念物もいます。新幹線が通ることで、生態系が狂うことを恐れています。そこをしっかりと調査してほしいです。	
一部、平成28年に京都丹波高原国定公園に指定された地域でもあります。この工事(バイパスなどの関連工事も含む)と新幹線の運用は必ず環境(川、山、水、土、動植物)、地域住民・地域社会に悪影響(環境破壊、汚染、騒音、地域の活性化・過疎化への影響等々)を与えるものと私は考えますが、どのように環境破壊等を軽減しようとするのかだけでなく、生態系全体にどのように良い影響を与えるのか具体的に示してください。	

項目	意見の概要
環境要素(動物・植物・生態系)	由良川流域での河川環境に与える影響と費用を定量的に示してください、また、天然記念物の個体数について、工事が与える影響を具体的な数字で評価していただきたい。
	山の中で生活している動植物や、美しい水が汚染されることを不安に思っています。そういった環境面の考慮や対策はしっかりされているのでしょうか。
	工事による美山川への水質、水量の変化について評価し、魚やその他生き物に与える影響についても具体的に評価してください。
	環境影響評価項目のうち、列車の走行（地下および地下でない場合）による動物・植物・生態系への影響が評価項目となっていないのはなぜですか。騒音・振動等の影響を評価すべきではありませんか。
	事前工事から本工事で動植物への影響調査を種別に詳細な調査をしてほしい。
	たとえ生活の利便性や観光業が向上したとしても、他の動物や自然への影響ははどのようなのか。
	美山町には鉄道や高速道路といった大きなインフラがなく、自然環境が長きに渡って保たれており、大規模な工事が行われれば地下水、土壌、動植物に計り知れないとてつもない影響がでることは間違いない。自然環境の特徴として芦生研究林や、里山景観があげられるが、「美しく豊かな里山」も同等に保全されるべきであり、美山町江和地区は2015年環境省によって「生物多様性保全上重要な里地里山」に選定されている。美山町の里地里山は日本の財産として保全されるべきものであり、そこにおける開発等の行為は極めて慎重に行われるべきだと考える。環境影響評価項目の選定の動物や植物の欄には「重要な種および注目すべき生息地」「重要な種および群落」と限定されているが、個々の種についての調査だけではなく、美山町全体の生体系の環境調査を行って、今までどおりの里山環境が保たれるということ調べてほしい。生態系というのは工事する区間だけを考えるのではなく、多方面にわたる影響を見る必要があり、それが今残る豊かな自然環境を破壊するための最低限のルールではないか？
	希少な動植物だけを対象とした評価ではなく、それ以外の動植物も評価の対象として下さい。
	工事開始後のレッドデータブック掲載種、狩猟対象動物の生息数や生態の変動についてモニタリングを行うように求めます。
	トンネル工事による獣害対象動物の行動変化及びそれによる捕獲率の低下、里に追われる有害獣による被害について、総合的に評価して欲しい。
	美山には原生林があり、工事による水質や土壌の変化がそこに現存する希少な動植物へ与える影響は計り知れない。絶滅寸前種の保全プロジェクトの活動も無駄になってしまいかねない。原生林だけでなくその他の地域にも影響する。
	貴重な動植物だけではなく、土地の代表的な動植物、生態系(微生物をふくむ)についても評価を行なってください。
美山町内、京北町内の工区は国定公園にも隣接しており、芦生原生林への影響についても調査、評価を行なってください。	
工事に伴い今の生態系はどう影響されるのか。	
環境要素(動物・植物・生態系)	種という認識を改めて頂きたい。種が生育する地域を保全する必要がある。種のみを移植などで保全するという発想は止めてほしい。
環境要素(景観・人と自然との触れ合いの活動の場)	環境影響評価区分の「景観」の影響要因区分に「工事の実施」、「人と自然との触れ合いの活動の場」の影響要因区分に「建設機械の稼働」「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」の全区分に○を追加してください。
	工事に伴い南丹市美山町や京都市右京区に大幅に増加する大型車両が、その地に向かう観光客や一般車両の車両の通行に与える悪影響を環境影響評価の対象としてください。
	南丹市美山町の住民の生活文化と主要産業である観光業、とりわけサイクリング環境に及ぼす影響を「景観・自然との豊かな触れ合い」の項において調査し、定量的に示してほしい。
	トンネル工事に伴う建設関係車両の往来と新幹線の地上通過が南丹市町の住民と観光業に及ぼす負の経済効果を「景観・自然との豊かな触れ合い」の項において調査し、定量的に示してください。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人と自然との豊かな触れ合い-景観の区分において、工事の実施の各項目および、列車の走行についても調査の対象に加えてください。</li> <li>・人と自然との豊かな触れ合い-人と自然との触れ合いの活動の場の区分において、建設機械の稼働、資材および機械の運搬に用いる車両の運行による影響についても調査の対象としてください。</li> <li>・人と自然との豊かな触れ合いの項目に、地域住民の生活環境を調査の対象に加えてください。</li> <li>・人と自然との豊かな触れ合いの項目に、地域の観光産業を調査の対象に加えてください。</li> </ul>

項目	意見の概要
環境要素(景観・人と自然との触れ合いの活動の場)	環境影響評価において、人と自然との触れ合い活動の場と景観に対して、切土工等又は既存の工作物の除去、トンネル工事、工事施工ヤード及び工事用道路の設置がどのような影響を与えるかを調査し、定量的に示してください。
	丹波山系の河川にかかる予定の橋梁が景観や、この地域の移住政策・観光政策に及ぼす影響。
	人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素として、「景観」「人と自然との触れ合いの活動の場」の環境要因の区分については、工事車両の運行などの工事期間中に 関する項目が入っていない。 長期にわたる工期を考えると美山地域全体での景観や環境を損ね、それらを目的に国内外から美山地域に訪れる人の減少が懸念される。この地域の主たる産業である観光やアウトドア関連事業に多大な影響を与えることは免れないので、調査項目に入れるべきである。また、そもそもの対象地域が少なすぎる。
	京都市市街地以北の建設区間において環境影響評価を事業者側からだけでなく、環境局の促進する「里地里山の保全・活用」の側面からの調査・見解を示してください。
	京北の住民の生活文化と鮎釣りのメッカである桂川源流域、観光業に及ぼす影響を「景観・自然との豊かな触れ合い」の項において調査し、定量的に示してほしい。
	小塩川は蛍の沢山あらわれる桂川源流域であり、大切な観光スポットにもなっている。観光業に及ぼす影響を「景観・自然との豊かな触れ合い」の項において調査し、定量的に示してほしい。
	対象事業実施区域内及びその周囲には、住居が存在しており、圧迫感や日常的な生活環境の場からの景観について、地域住民への影響が懸念されることから、国内外の最新の知見や専門家等の助言を踏まえるなど、適切に調査、予測及び評価を行ってください。
	工事車両の運行による、景観への影響と、列車の走行(地下を走行する場合を除く)による人と自然のふれあいの場への影響について調査してください。
	工事に伴い南丹市美山町及び京都市右京区を通行する建設車両、土砂運搬車等が増加することに起因する振動、騒音による観光客への影響についての評価をし、南丹市の取り組みである南丹市美山エコリズム推進全体構想に反する要素があると判断される場合は当該地区の予定ルートを回避することを含めて検討いただきたい。
	景観・人と自然とのふれあいの活動の場の項目では、単に一般的な数値評価に基づくものだけで判断することなく、その地域性と、社会背景等を鑑みたくて適正に分析し、評価がなされることを求めます。 また、そのためには、地域に暮らし、地域をよりよく知る住民の意見が反映されるべきと考えます。
	美山は美しい景観をブランドとして観光客を呼んでいます。そのような景観の間接利用価値について、工事が与える影響を評価してください。
	列車の走行(地下および地下でない場合)による人と自然とのふれあいの活動の場への影響が評価項目となっていないのはなぜですか。騒音・振動等の影響を評価すべきではありませんか。
	南丹市美山町や京都市右京区に大幅に増加する工事車両が自転車ツーリングやその地に向かう観光客の車両の通行に与える悪影響の環境影響評価をしてください。
	景観および人と自然との触れ合いの活動の場の調査・評価手法を明確にしてほしい。
魅力あふれる自然や景観が少しでも損なわれる可能性があるのなら、その影響をしっかりと調査し、示していただきたい。	
素晴らしい景観を創り出しているこの茅葺屋根の集落による景観を壊すようなことは決してあってはならない。	
環境要素(廃棄物)	P7-2にある表7-1-2の環境影響評価項目ですが、トンネル工事に伴う残土の処理に関する区分がありません。ぜひ、準備書の段階で「工事の実施」という区分には「残土置き場の設置」という項目を、また、「土地又は工作物の存在及び供用」の区分には「残土の存在」という項目を加え、評価の準備を進めていただきたいと思います。
	トンネルの工事によって残土がでると思います。その残土の具体的な置き場所、量、を示し、残土が与える影響について評価してください。河川への影響、景観、また飲料水への汚染、またそれに伴い動植物への影響も懸念されます。

項目	意見の概要
環境要素(廃棄物)	運搬先での土砂の運搬・搬入による環境への影響も調査し公表すべきだと考えます。掘削土砂は通常の土砂とは異なり簡単に盛り土に使えるものではないと思います。掘削後どのような検査、処理が行われ、どのような用途に使われるのか示してください。
環境要素(温室効果ガス)	<p>土砂を運ぶトラックの往復で二酸化炭素の排出量による公害や自然破壊がないのか示してください。</p> <p>農地・林業地は、その二酸化炭素固定によって地球温暖化の防止に貢献していると認められています。農林業を辞める農家・林業家が増えることにより、農地・林業地が荒れ、引いては二酸化炭素固定が行われなくなり、地球温暖化を加速してしまうことが予測されますが、このことによる環境的影響を定量的に評価してください。</p> <p>長期間に渡り大規模工事を行うと温室効果ガスや大気汚染物質がかなり余分に出ると予想されます。ということは、地球温暖化が大幅に促進されると考えられますが、果たしてどの位影響があるのか、調査、確認してほしいです。</p> <p>大型車が長期的に通行する際のCO2の排出によって環境に及ぼす悪影響を環境評価の項目に入れてください。</p>
環境要素(予測及び評価)	<p>全ての調査項目において、評価の手法として、「実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。」とある部分について、できる限りというのは、客観性に欠けるため、見解を明らかにするための具体的な目標指数(定量表示など)を、それぞれの項目で、住民への身体的精神的に影響がない範囲で明確に設定してください。またその見解は客観性と科学的な根拠など、裏付けのあるものにしてください。そして、それらの目標数値を達成できない項目がある場合には、それらが完全に補償されない限り、事業の妥当性はないものとみなし、見直すことを検討してください。</p> <p>できるだけ具体的な数値で影響を示してほしいです。例えば温室効果ガスが何トン増えるとか、動植物の生育域何平方kmに影響し、そこにはどんな動植物が何匹、何種類存在するのか、など。</p> <p>環境影響評価方法書には、「影響を回避もしくは極力軽減する」という文言が多く見受けられますが、その尺度と、影響を回避できるという根拠を教えてください。また、「適切な環境保全措置を検討する」という文言も多く見受けられますが、計画がさらに進む中で、どのようにしたら建設ありきの検討ではなく、保全ありきの検討ができるのか、を具体的に教えてください。今回の事業において環境への影響を評価する専門家はどうか選定されるのでしょうか。専門家の判断に利害が介入しないよう、また幅広い評価を得るために、どのような措置をとるのでしょうか。</p> <p>「影響を回避することが困難な場合には、影響を極力低減する」というような表現が幾度となく使われていますが、「極力低減」した場合の具体的な影響を示してください。</p>
環境要素(その他)	<p>環境影響アセスメントに原子力のファクターが外されておりました。環境の保全に絞った評価であるとし、検討から外されるのであれば、原発銀座ともいえる若狭湾岸を通す新幹線において不十分であると考えます。若狭湾岸の駅およびトンネルに放射能除去手段をアセスメントに含めるべきであると考えます。また、放射性物質対処特措法および原子力災害対策特措法による関係原子力事業者からJR西日本が損害を被ったとき補償に応じると確約を得ておられるのでしょうか。原子力災害は国頼みとして、評価範囲外にするのではあまりにも軽率です。同関連事業者が通して欲しくないルートを押し付けるのであれば、ルート決定自体に問題があるといえます。</p> <p>トンネル工事に伴う建設関係車両の往来と新幹線の地上通過が南丹市町の地域住民の生活への悪影響や住民の過疎化、観光業に及ぼすマイナスの経済効果を調査し、定量的に示してください。</p> <p>トンネル工事及びそれに付随する建設工事全般において、ダンプカーの往来数や土砂の廃棄等による自然環境及び景観、住民の生活、地域環境資源、間接利用価値、遺産価値及び存在価値に対する負の影響について、調査内容を明示して下さい。</p> <p>工事のスケールの大きさからのその調査方法そのものが理解できない。</p> <p>市民生活に関する調査項目がないため生活への影響度がどのようなものとなるか判断できない。</p> <p>新幹線の地上、地下通過が近隣に住む住人への負の影響を定量的に示してください。</p> <p>自然の状態がどれだけ守られ、そのためにどのような対応を考えているのか、具体的に過去の同様な事例、対策及び現状を合わせて示して下さい。</p> <p>トンネル・美山川にかかる橋の工事現場となる南丹市美山町知井地区の住民の住環境・生活環境・経済活動に及ぼす影響を定量的に示してください。</p>

項目	意見の概要
環境要素(その他)	この先20年～30年かかる長期工事による子供への心身への影響、子供たちの通学の影響を定量化して示してください
	狭い山道かつ1本道しかない美山で大型ダンプや重機が行きかう場合の、住民の生活道路への交通の影響を定量化して示してください。
	騒音、交通障害、観光産業、粉じんによる健康への影響、野外で活動できなくなる児童の体力低下についての影響を示してください。
	道路拡幅やバイパス工事などが安易に行われぬよう、この工事も含め、環境評価対象の項目に入れてください。また、工事に伴い右京区京北や南丹市美山町に大幅に増加する大型車両が与える地域や観光客への安全や騒音、ホコリ、地域産業、生活文化などの悪影響を環境影響評価の対象としてください。
	トンネル工事の土砂搬出の車両が往来することによる、騒音、振動、排気ガス、粉塵などが南丹市美山町の住民の健康・居住環境に与える影響を示してください。工事車両の交通事故の発生数とその増加率も死亡・重症などの程度に分けて示してください。
	京都府南丹市美山町の工事期間中の騒音と土砂を運び出す大型車両が及ぼす環境変化による、住民の精神的被害と、そこから考えられるさらなる人口減少や市民活動への影響について、複数の専門家の見解を開示してください。中央リニア新幹線の工事でも、山間部の村落で人口が減少し、移住者は皆無になった例などもあり、同様の影響が懸念されます。こうした影響をできる限り軽減する、という回答ではなく、具体的にどのような軽減措置をとって、環境変化による人口減少を回避するのか、明確に開示してください。
	本工事、関連工事による自然環境、河川環境への影響、これらが失われることによる美山町の生活への悪影響、地域の魅力低下、それがもたらす人口減少が地域にもたらす影響を定量的に評価して示してください。
	トンネル工事および新幹線の往来により、美山町外に居住する学生が、豊かな自然と触れあう教育的機会を失う負の影響について調査し、定量的に報告してください。
	トンネル工事のための資材や排土などを輸送する車両が、環境や景観に及ぼす影響を調査し、外部専門家の意見を公開してください。
	トンネル工事とはいえ、工事期間と想定される長期間、土砂の運び出しポイントでは景観を損ねる光景が続き、大量のダンプが通行することになります。 また、計画では河川の橋梁部とその前後では地上を走ることになります。 その期間、工事車両の搬入出数、それらによる地域への騒音や交通利便への影響、景観を損ねる事での観光経済への影響を調査項目に入れ、結果を広く公表してください。 工事中に台風や地震など、天災が襲った場合の最悪の影響も調査、公表してください。
	トンネル工事に伴う建設関係車両の往来の影響を調査し、専門家の意見を一般公開することを望む。
	工事によるダンプの運行により、静かな田舎らしさがなくなり、地域ブランドに大きな影響があると心配しています。
	今回の建設工事に伴い、平日美山町の一般道において、工事に関わる運搬車・重機・自動車の数が増えると予想されます。①一般道の交通量の変化、二酸化炭素排出量の変化を数値化し、②平日の小中学校の通学路への安全性への影響、および二酸化炭素排出量の学童・生徒への影響を明示してください。さらに④学童・生徒への影響が最も低いプランおよび、安全性を高めるためのプラン、それらに係る費用を明示してください。
工事の期間、工事車両の通過道路、および工事車両の通過道路への1日の通過車両を正確に明示した上で、工事車両の通過道路近隣に住む住人への影響、特に騒音、交通障害両面、および環境汚染（水、土、空気）の面での影響を数値化してください。	
建設予定地である京都府南丹市美山町や京都市街地は、日本国内だけではなく世界的に見ても非常に歴史的価値のある場所だと思われれます。東海道新幹線のように京都市の南の端を通るだけではなく、30年にわたって大規模な工事が行われるとなれば、京都府全体を通しての観光産業への打撃がそのまま人口減少に加速させる可能性も懸念しています。 工事車両の往来や工事期間の長さを含めて、観光産業への打撃や地域の人口減少に関する予測と、今回の建設案の費用対効果を京都府民だけではなく国民全体で共有できるようにする必要がありますと感じます。	

項目	意見の概要
環境要素(その他)	トンネル工事に伴う建設関係車両の往来と新幹線の地上通過が当該集落とその他周辺集落の生活環境（工事車両の往来、空気の悪化、土砂の運び先出し先、運び出しルート）の進行と道路環境に与える影響と粉塵、CO2の著しい排出による自然と地域住民に与える影響を調査し、定量的に示した上で代替案を提示してください。
	工事を行うと、大きなトラックや重機がたくさん通ることになると予想されます。今まで通ることがなかった所に通ることについて、住民の理解は得られているのでしょうか。小さい子どもや老人が多い地区では、特に注意が必要になってくると思います。更に、美山町にはかやぶきの里という歴史的保存地区があり、たくさんの方が訪れる観光名所があります。トラックや重機が長期間に渡り日に何度も通ることは、景観を損なうと同時に観光客、近隣住民の命を脅かすのではないのでしょうか。
	今回の工事に伴う大量の土砂と大量のダンプ走行、掘削土砂の処理などにおいて懸念される問題においては、景観を損なうだけでなく、予期せぬ事態により水脈の切断や有害物質の検出により地域住民の方々の健康への影響も考えられると思います。そのような予期せぬ事態に対しどのような対応を考えているのか説明してください。
	環境影響評価項目をさらに増やす必要があります。とりわけ関連工事の道路整備（既存道路の拡幅、バイパス、新規増設など）と、トンネル工事で発生する土砂に関して環境影響評価が必要です。また自然環境だけでなく社会環境への影響が測れる項目も要望します。工事の影響による観光客数の変化、宿泊業、飲食業への影響、Iターン数の変化、人口の変化などです。工事中のみでなく、工事後が予測できる項目も追加してください。
	工事やその後の景観によってもたらされる観光客や移住者の意識がどう変わるかも、環境影響の大きな指標になるべきかと存じます。
	環境影響評価基準が一般的項目にとどまっており、該当地域の特徴（山岳、河川、土砂の地質等）にみあったものでないようなので、住民意見を取り入れた上で評価基準そのものを見直すことが必要である。
	今回使用される環境影響評価方法書図面集のうち「主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布図」「風致地区の指定状況図」「指定文化財の位置図」において、いずれも表記の不足があります。是正ください。
	「環境影響評価項目の選定」において、工事の実施段階から環境保全の観点での影響が大いにあると考えます。評価項目の見直し及び追加、ならびに調査地点及び範囲設定の追加を行ってください。国定公園内を工事車両が往来することでの生活者の安心安全及び健康被害・経済的不利益・地域ブランドの価値喪失に対する評価項目の見直し、追加を求めます。
	環境影響評価項目について、持続可能性についての評価項目を取り入れるべきである。
	京都市市街地区間での建設において交通影響の調査を定量的に示してください。
	①水脈 ②河川 ③観光業 ④山の恵み(食材等)について、負の影響と費用を定量的に示してください。
	地域の生活文化にどういった影響がもたらされるかという調査をして下さい。
	自然環境がもたらす教育、文化の創造的機能に与える影響について調査してください。
	これまでの農林水産業や人々の生活への影響についても精査してください。
	地域の文化環境に及ぼす影響に関する項目も付け加えて下さい。
	工事車両が通ることによって起こるかもしれない事故や、自転車などでどれだけ通りにくくなるかを教えて下さい。
今回の工事の当該地域の農業、林業、漁業、観光業など、すべての産業にとっての悪影響を調査して、評価対象にしてほしい。	
今回の工事が、当該地域の環境や観光に、どのような悪影響を及ぼすのかを、調査して、評価対象にしてほしい。	
今回の工事が当該地域に与える環境汚染について調査して、評価対象にしてほしい。	
県境には文化交流が活発でないことから手つかずの自然が残っています。予定区間の図を拝見しましたが、自然を大事にしている美山地区や芦生も計画されていてこの辺りの稀少植物や生息する生物に影響がないのでしょうか？またトンネル掘削等で発生する残土問題、リニアでも懸念されている水脈を破断してしまう懸念貴船神社や鞍馬など京都市の観光産業にも大きく影響するのではないのでしょうか？	

項目	意見の概要
環境要素(その他)	トンネル工事および本工事のための準備工事などが行われた時の、観光への影響を定量的に評価していただきたい。
	今回、北陸新幹線を美山町、京北地域を通過するルートでの建設を計画されているようですが、工事を行うに当たり、推定される環境被害への調査・予測・計画に納得がいきません。通過する地域の自然の価値と与える影響を再度見直して説明していただきたいと思います。
	農林業を辞める農家・林業家が増えることが予想されます。農の多面的機能が評価される昨今ですが、農林業が失われることによる環境的影響を、社会・経済的影響の観点にも着目しながら定量的に評価してください。
	工事中及び完成後に何らかの環境の変化が予想される地域で育つ子どもたちの心身の成長や身体の安全等への影響に関わる調査・検討は求められる。加えて、負の影響が予想された場合には工事の見直しが必要であるとする。子どもたちの健やかな成長を阻害する環境の変化は避けなければならないと考える。
	工事がもたらす環境への影響についての判断をする際に、実際にそこに住み、生活を送る住民や、その住民が選定する専門家の意見も含まれ、十分に評価されることを望みます。特にこの工事がもたらす環境の変化による観光業への影響について、交通の面や、自然環境の変化に伴う将来の観光業に関わる影響まで適正に調査・評価してください。
	工事に関わる道路の新設、拡張、土砂の処理方法について具体的に明示して、それらが与える住民への心身のストレス、動植物への影響、井戸水、沢水、本流などの水資源に与える影響について環境アセスメントで具体的に数値化して評価してください。騒音、景観の悪化、空気の汚れ、大きなダンプが行き交いする威圧感などは心身のストレスに大きな影響を及ぼしますが、ストレスを数値化するのは難しいと思います。そこで、工事前の住民の心身の状態を調査し、工事中、工事後の変化を調べてください
	工事にかかわる車が及ぼす影響について、排気ガスの排出量、渋滞の発生、事故の発生の可能性について評価してください。
	環境を保全する人が減ってしまうことについて、環境アセスメントの評価対象に入れてください。
	植物、動物、河川、山林への影響、工事車両の往來の影響、地盤への影響を調査して頂きたい。
	工事には長い年月と環境の大きな変化を伴います。その直接的な影響を受ける住民への住環境の変化に関わる調査を追加して欲しい。
	大型工事車両の頻繁な通行による地域住民や通行客の死の危険を避けたい。
	工事中の交通への不安がある。
	自然を破壊しトンネル掘削する事への不安がある。
	私たちの生活や自然環境、その地域特有の伝統や文化への影響を明確にしてほしい。
	自然に対する敬意をもっと抱いてほしい。
	環境や住人への予想される影響は何か。
	トンネル箇所が多いようで、地下水や水に関する項目がいくつかありますが、水が最終的に流れ出る場所、海の環境への影響も調べてほしいです。海の環境の変化によっては漁業などにも影響してくると思います。
	調査項目は工事中、また、新幹線が稼働している間に考えられる環境への影響になっていますが、仮に稼働を終えたとして、その後はどういった影響が残るのかも示してほしいです。一度失われた自然や生態系を元に戻すのは長い年月がかかります。
	新幹線が地上と地下を通過する事によって自然環境に与える影響を定量的に示してください。
	残土の仮置き場および置き場を評価項目に挙げてほしい。
	NPOへのヒアリングを行ってください。
	由良川上流の環境について、そこから下流域に住む住民の生活環境、美山鮎などブランド価値、天然記念物への影響も含めて総合的に環境影響を評価してほしい。
工事ともなう河川、山林等の自然環境、地域生活への影響に関連し、当該地域のグリーンツーリズムをはじめとする観光資源に与える影響について、経済面および文化的な側面から定量的に評価すること望みます。	
掘削土砂に重金属等人体や生態系に悪影響を及ぼす可能性のある物質が含まれる可能性を定量的に示してください。また、その処理方法について示してください。	
工事用車両が観光客や当該地域住民の車両の通行に与える悪影響を環境影響評価の対象としてほしい。	
工事による動植物、騒音、粉じん、生活圏、残土、水源・水脈、災害対策、景観に係る配慮・調査を行ってほしい。	

項目	意見の概要
環境要素(その他)	当該地域住民の生活と密に繋がっている「農業」「里山保全」「観光業」への影響項目が必要だと思う。
	トンネル工事に伴う、そして工事後の水源・水脈への影響、および掘削した土砂の処分方法と処分地の影響を環境影響効果の対象としてください。
	工事中及び供用後の「自然環境・景観・文化」に対する影響の評価を実施するべきである。
	工事により、失われるであろう自然環境、そしてこの地域が悪影響を受けるであろう項目全てを、具体的に定量的に示してください。
	工事用車両による渋滞、騒音、振動、粉じん、安全度の影響を環境影響評価の対象としてほしい。
	環境評価として新駅周辺もしくは沿線への経済効果をどのように評価しているのか。
	歴史文化的な価値、現在も信仰されている宗教的な価値への影響について調査、研究、評価を行なってください。
	工区から離れた下流域(河口、海域もふくむ)への環境影響評価も行ってください。
	新幹線が通る本坑だけでなく、工事関係車両が通る道路、斜坑などについても、本坑と同等の環境影響評価の調査をしてください。
	工事車両が道路を使用することで、生じる交通への影響を具体的に評価してください。また、説明の際に、住民が具体的に工事が始まった際のイメージができるように説明の仕方を工夫してください(数字、シミュレーション映像、動画など)。特に、緊急車両、バス、福祉サービス送迎、徒歩、自動車への影響について示してください。
	工事用車両が観光客や移住者の減少につながることへの損失について評価してほしい。
	地域経済や失われる環境資源について、評価、シミュレーションを行い、工事が行われた場合と、行われなかった場合の比較を示してください。
	水資源の枯渇、それに伴う地場産業への影響、観光客の増加に伴う観光公害、アメニティの消失などについて調査を行ってほしい。
	工事車両による住民の心への影響も、評価項目に入れてほしい。
	今までのいろいろな被害が改善されていない。発生してから個々に対応してきたのかと思う。これまでの被害への対応もなしに方法書手続きや検討を進めていくのはいかがなものか。環境は地域全体のものである。対応の結果など、HP等で紹介しながら進めていくべきである。
伏見の酒蔵や自然公園は回避するとしているが、松井で農業を行っている人にも生活がある。住んでいる人への配慮はないのか。	
その他(手続)	環境影響評価方法書の内容は不十分であり、方法書そのものを見直していただきたい。
	「第5章 計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果」において、「対象とする影響要因は、工事が完了した後の土地又は工作物の存在及び供用とし、工事中の影響は考慮しないこととした。」とされていますが、工事中の影響についても十分な配慮・調査が必要と考えます。
	環境アセスメントは住民が事前に合意した評価項目、分析・評価方法、分析・評価業者のもと行っていただきたい。
	住民の意見が最も配慮されるよう住民または住民が選択した専門家との公開の場で議論を重ね、事前協議し決定した上で環境アセスメントを行ってください。
環境アセスメントとは、環境に対してどれだけの影響があって、事業が適切なものかどうか判断するものだと思う。国全体の国益を考えたとき、我々の町に新幹線を通すことが総意ということであれば、飲まざるを得ない部分はあるのだと思う。ただ、環境を考えたとき、この場所でやることにより生じる環境へのリスクが小さいものであっても、長い目で見たときに、国益を失するという判断もあるのではないか。そのような意見があるから、国も環境アセスメントを支持しているのだと思う。先ほどからの話だと、事業ありきで、一番最低限の被害を食う方法を探している。そのようなことを言われても、住民は感情的には納得しないと思う。今後、準備書の段階にいくまでに、もっと透明性を増して情報を出してほしい。感情論で言っているわけではなく、そもそも論である。	

項目	意見の概要
	<p>約30年前、日本一の田舎作り条例を作り、日本の原風景、そして自然そのものを守ってきたことで、今の美山町の価値がある。それはかやぶきの里北村や芦生原生林だけの価値では決してなく、美山町全体に醸す景観にこそ価値があり、その美山全体という大きなエリア全体で原風景を残す地域は全国的に見ても貴重であり、日本人のみならず、世界的な財産であることは言うまでもない。さらには他所にないその魅力こそが現在の地域の観光産業、農林産物のブランドにつながっており、そのことによってあらゆる業態が支えられていることを、関係者全員に認知していただきたい。</p> <p>例えばこの地域にはクマタカもいればオオタカもいる。美山町の山林全体が営巣地である。だが環境の評価はそんな時代遅れの形式だけのものだけで評価すべきではない。現在レッドデータに乗るもの、これから載る可能性のあるものを含めて、いかに多様な川や森林の生態が存するのかを調べずにその資産価値を算出することはできない。</p> <p>ありとあらゆる美山に残る自然由来のもの人の営み由来するもの、あらゆる地域資源の百年先に及ぶ価値を算出していただきたい。</p> <p>そして建設を予定する構造物が美山の環境に与える可能性のある環境と経済活動（観光や地域ブランド）に与える負荷を算出していただきたい。</p> <p>さらに原風景残る美山をフィールドとして行われる環境教育や持続可能社会のモデルともありうる活動が様々にあり、それらが社会全体に向けての持続可能社会を目指す人材育成としての影響力は決して小さなものとは言えない。そのような教育資源としての価値も算出していただきたい。</p> <p>そういった持続可能社会に欠かせない全ての要素を偏ることなく取り上げ、それらと建設されるものが生み出し得る事柄を的確に算出し、それらの比較を一般人にとって分かりやすい形で公開していただきたい。</p>
	<p>環境評価方法に関する調査について特に重要な大気環境、水環境、土壌環境、生物景観環境についての調査範囲は理解できるものの、その評価軸や、調査手法が不明なため現在の時点での意見をのべることは難しいと思う。</p>
	<p>工事期間中、工事完了後、それぞれの生活環境に及ぼす影響についてできるだけ多く知りたく、住民全員が説明会の開催を認識できるようにして、再度、説明会を開いて詳細を示して下さい。</p>
その他(手続)	<p>今回の方法書の概要版を見るだけでは、全体として前回の配慮書の曖昧さから一歩も抜け出しておらず、相変わらず、その計画の全体像がよく分からない。そもそも「環境影響評価」とは、そのルートや、高架・地下の別、工法等々の、一定の想定範囲の中で、できるだけ環境負荷低減の手法を選び、絞り込んでいく過程だと思われるが、今回の、配慮書から方法書に至るやり方（書類の記述のあり方）が今後も踏襲されるのであれば、負荷最小の手法を選択したので、従ってルート等も決まったという段階になるまで、その全体像は市民的には何ら明らかにならないことになる。いくつかのルートや手法のうち、例えば、案1の場合なら環境への影響はどれくらい、案2ならどの程度、等々との市民への提案がないと、計画の全貌が明らかになった時点では、市民にとっては「既決」が押しつけられるだけのことにしかならないのでは、との危惧を覚える。実際、配慮書への意見に対する事業者の見解も、「今後の参考にする」というだけで、配慮書から方法書への過程でどう参考にされたのか生かされたのか、さっぱり不明である。というより、そもそも何も生かされていないのではないのか。こういうやり方では、折角の市民意見も、結局は「聞き置く」だけのものにしかならないのではないのか。そもそも環境影響評価は、ベストの案を採用したとしても環境への影響は小さくないとの評価の場合、事業計画自体の見直しも含めた選択肢も含めたものでないと、結局はアワセメントにしかならない。配慮書から方法書に至る今回の経過は、そういう見直しの可能性は最初から排除されているとしか思えない。</p> <p>まして今回の方法書概要版の大部分は、国土交通大臣の意見とやらと簡単な「事業者の見解」で占められており、それも、例によって「できる限り」とか「可能な限り」「極力」等々、どうにでも解釈できる代物ばかりで、これでは「できるだけ頑張ったがここまでだった」「可能な限り努力はした」といえばそれで済ませられてしまいかねないことばかりである。配慮書から方法書に至る検討の経過や、市民意見の採用の可否等についてのプロセスを、この概要版でも、せめてたとえ僅かな部分だけでも明らかにすべきであった。全体としてHPを見なければ方法書自体の全体が分からないし、これを見ても、その過程はやはり分からない。</p> <p>辛うじて今回、配慮書より、より具体的になったのは京都駅の位置であって、これは概要版でも「・・・付近、京都駅、…付近」と書かれており、現京都駅と接続との計画が明らかになった。これはHP本文でも「現京都駅付近の地下に設置する」と書かれており、この間の説明会でも「この場合の付近とは歩いて乗換えできる範囲内」と説明されている通りである。これは私たち南区民にとってはまことに由々しき問題である。</p>
	<p>環境影響評価項目の調査機関を、地域住民と共に指定することを求めます</p>
	<p>京都市以南大阪府までの間のルート地域の住民ですが、今回南丹市の国定公園地域の住民の方々からの情報提供により、意見書募集が実施されていることを知りましたが、意見募集の方法が住民周知の観点からは全く不十分であり、そのことが評価方法の科学的合理性を検証する上でも問題がると思います。</p>
	<p>新幹線計画をもう少しオープンにしたらよいのではないかと。</p>
	<p>事業実施を前提とした環境影響評価でなく、場合によっては事業の回避や見直しもあり得ることを環境影響評価書に明記してください。</p>
	<p>環境アセスメントが事業計画ありきのいわゆるアワセメントとなっていないといえるのか、外部のチェック機関を通して明確にするべき。</p>

項目	意見の概要
その他(手続)	影響の想定に関する調査方法・基準を明確に方法書に提示し、地域住民と共有する形にするべき。調査方法や基準が明確に見えないままの想定評価は、客観性や説得力に欠けるため、計画がスタートした後に地域に軋轢や問題が生じる可能性がある。
	開通工事の中止若しくは、住民及び施設利用客の不安を解消する為、納得出来る対策を講じ分かりやすく説明して頂ける機会を設けて下さい。
	地域住民への説明はわかりやすい資料作りや表現にしてください
	説明会の周知の方法が不十分で、方法書の縦覧についても知らない住民が多かったです。本当に丁寧に説明する姿勢や意志が見えません。地域の簡易水道の水源についても、水源かん養保安林についても、認識しておられず、環境保全の見地に立脚しているとは考えられません。また、京都市は全域で地下には埋蔵文化財が多くありますが、その件についても考慮しておられません。
	住民への説明が不十分である。
	説明会を再び開いていただくとともに、今後確実に地元住民全員に情報が行き渡るように周知を徹底してほしい。また、今回の意見書の提出期限をのばしていただくか、もう一度募集をかけてください。
	観光資源の保全に関しては、過去の事例、具体策を今後ご提示いただけるかと思いますが、その詳細な調査と共に、より容易な方法で地域住民及び訪問者の意見が聴けるような場をネットやその他の媒体で持たれることをお願いいたします。
	地域住民に対して工事内容、自然環境、住環境に与える影響について説明会を行うよう求めます。事業のメリットだけでなく、工事期間、工事後考えられる自然環境、住環境に与えるデメリットを含めた説明会を地域住民の過半数が参加出来る形で複数回行う様求めます。
	京北の大野町近隣で2019年度にボーリング調査があったが、そもそもこのエリアに新幹線が通る予定をしているのか、現状どのような状況か住民に説明会を開いてほしい。
	地元住民に対し説明会の開催を強く望む。
	今回の工事について再度近日中に説明会を設けてください。
	北陸新幹線の工事に伴い、環境変化が予想される地域住民に計画予定を具体的に告知する事を徹底して下さい。
	住民への具体的な説明と話し合いの場を設けて欲しい。
	説明会以外にも、住民、自治会、地元行政に対する定期的な調査の進捗状況、事業による影響に係る情報共有を行ってほしい。
	まず『環境アセスメント』を辞書で調べますと、開発が環境に与える程度や範囲またその対策について、事前に予測、評価すること。環境影響評価。とあります。環境という言葉には単に一般的な自然環境といった意味合いをこえて実は人間関係、社会のあり方、といったつまるところ我々をとりまくすべてということにまで及んでおります。よって本来は大規模な開発を行う場合、自然環境だけではないその他様々な環境にいかなる影響があるのかということ念頭にものごとは議論されていくべきは当然なのであります。過去に似たような事例で何が起きたか？そしてその時に起きた問題は如何に解決されたか？あるいは解決されずに放置されているのか？現在進行中の同じような開発の事例で今現在何が起きているのか？それらをわかりやすいみえる材料として重視していただいて議論なり影響評価なりをしていただきたい。
	本事業の事業特性を鑑みて、科学技術的に不確実性の大きい又は十分な知見の蓄積がない環境要素（地下水、水資源等）や影響要因（大深度地下における工事や列車走行等）に係る予測・評価、及び、難工事になると思われる京都市市街地での施工と環境保全措置の検討においては、たとえ費用や時間が追加で掛かっても、幅広い専門家からの意見聴取や最新の知識・技術の活用を徹底的に行うべきである。また、そういった取組みによって追加的に掛かる（掛かった）コストについては、環境要素の不確実性等を前提として構わないので、最大限の注意を払って、わかりやく・合理的に・住民の立場に立って説明されたい。
既に開通している区間及び、現在工事が進行中の区間などの、環境影響評価方法書のまとめられた事例を提示してください。	
環境影響評価の基礎調査の結果と、それに対して工事実施・運行実施による影響の予測結果、および対策の詳細を数値および説明で一般に開示していただく機会を設けていただく、および準備書において詳細に記載してください。	
多様な専門家の意見を一般公開してほしい。	

項目	意見の概要
その他(手続)	環境に対してどのような影響が出るかを事前に調査することはもちろんとても大切なことですが、調査結果を公表する際にはどのような機関がその調査を行ったのかも公表してほしいと思います。
	人の生活、暮らし、地域資源、地域産業も環境に含まれると思います。観光業、農林水産業に携わる方達にとっては死活問題になるほど大きなことなので、沿線の方達に事業計画について周知を徹底し、懸念されることや要望などアンケート調査することも影響を最小限に抑えるためには必要なのではないのでしょうか？
	評価項目と対象地域をもっと広げるべきだと思います。
	工事に伴い環境変化が予想される地域住民に計画予定を具体的に告知する事を徹底すること。
	これまで開通工事があった地域での環境、生活への影響が、どのようであったかの調査、発表がされ、当該地域住民が必ず見聞きする機会を持つべきである。
	調査後、データをしっかり準備書に記載し、公開のもと議論してほしい。
	今回の環境影響評価方法書の後の調査、具体的なルート計画の策定、工事方法の計画のプロセスについて、また、それらに関する住民に対する説明がどこで、どのくらいの頻度で開かれるか説明してください。
	京北地域の資源、資産にいかなる損失も与えないようにするために、十分な調査項目が網羅されているとは思えません。また、調査結果に対してどのような評価がなされるのか、調査の実施状況、近隣住民への説明など、どこで、どのように行われるのか、現在知り得ている情報では満たされているとは言えません。それらに関する情報開示や定期的な住民説明を求めます。
	住民も調査に立ち会えるようにしてください。
	配慮書に関する国土交通大臣の意見について、「(4) 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場」の中に、美山町江和地区という具体的な集落の名前が出ている。方法書の意見を確認したが、具体の地名が出ているのはこの1箇所だけだと思う。一方で、事業者の見解の中には美山町江和地区に関する記載が無いが、あえてコメントしていないのか。
	みなさんが心配されている酒造メーカーです。この工事の話が上がってから、心配が尽きないが、方法書が終わり次の準備書の間までには、何か説明、決まっていく経緯、準備書の段階では、通るルートが決まってくると思うが、その途中が心配であるので、次の準備書まで、このような説明会はないのか。
	ルートが固まって行くと説明会の範囲が狭くなるのお話があったが、止めて頂きたい。地域住民は住環境がどうなるかに関心を持っている。そういった意味から幅広い意見を取り上げて欲しい。
	著作権に触れていないものをホームページでアップしているのであれば、普通はその部分だけでも当日の説明会で資料として配り、参加者が十分な理解が出来るようにすることがこうした説明会では通常やるべきことである。意見として上げてほしい。
説明会の周知徹底について、せめて区民新聞には載せられないのか。全戸配布は大変かもしれないが、自治会の回覧にはのせてほしい。	
説明会の場所や時間がよくない。口実づくりのためにやったというだけである。松井区の公民館でやるべきであり、そこで一人でも反対すれば、建設はやめるべきである。機構としての立場は整備する側かもしれないが、国交省や自民党の国会議員にやめるよう機構から言ってもらいたい。	
説明会会場がなぜこの場所になったのか聞きたい。車でなければ来れない場所だが、伏見区役所や、電車の駅から歩いて行ける場所で説明会が行えなかったのか。伏見の住民でこの説明会を知らない方がたくさんいるので、例えば酒造エリア回避ということであれば、酒造エリアと考えられている住民には、全戸配布で説明会実施の案内が出来なかったのか、その点を教えてほしい。	

項目	意見の概要
その他(その他)	<p>大深度地下トンネルを伴う小浜ルートを進めるのであれば、住人の不安を払拭し、十分な理解を得たうえで進めてほしい。</p>
	<p>今回の説明会は評価方法のアウトラインの説明会という位置づけであったかと思いますが、説明会も評価方法の概要説明で終わりましたが、環境影響評価もいろいろな技術的な知見を活かし影響評価するものと思われませんが、もう既に「柿原トンネル陥没事故」など既に事故を起こしている現段階で、環境影響評価方法のアウトラインの説明会ではあっても、技術的な知見を話しても住人も納得しないかわからないですが、少しは話さないと住人も納得しないのではないのでしょうか？</p> <p>①今までの工事過程での事故概要説明 ②事故内容を受け、今回の影響評価にどう生かすかなどの説明</p> <p>がないと、住人も納得できないのではないのでしょうか。技術的な知見も含め、もう少しオープンな情報開示を希望します。</p>
	<p>工事中における不測の事態や、自然災害等が起こった場合の環境保全のための対応シミュレーションを開示し、その評価を市民に問う機会を設けてください。 想定外の事態は、自然を相手に工事をする、起こる可能性は限りなくあります。何も起こらないことが前提ではなく、何が起こっても迅速な対応ができる準備のない事業は、押し進める価値はありません。最悪の事態が起こっても、環境保全と人命を第一に考えるという大前提のもとに、保全が見込めない事態が工事中に起こった場合は、復旧や回避を図るだけでなく、事業の中止や撤回も含め、英断できる事業であるべきと考えます。</p>
	<p>環境評価に関する調査について、大気環境、水環境、土壌環境、生物景観環境などが調査項目とされているが、その結果を当該地域の住民に示し、住民の合意を得た上で、工事を開始してください。</p>
	<p>本件の関連法令として、交通政策基本法の、第四条「(交通による環境への負荷の低減)交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。」がある。ここで、注目すべき字句は「将来にわたって」である。評価方法書は、この視点が、きわめて不十分である。</p>
	<p>地域の中学生や高校生など、これからの地域を担わなければいけない世代にも、チラシで説明を配る、現状を報せる、学校等で意見を聞く機会を設けるなど、若い世代の意見を取り入れ、考える機会を作ってください。</p>
	<p>この事業のことを多くの人に周知して欲しい。</p> <p>説明会の参加者が非常に少ない。もう少し皆が関心を持つようアピールや広報を工夫してもらいたい。</p> <p>機構が、国や自治体、財政投融资のお金を使って造るのだろうが、どこかが財政破綻してしまう。府県や市町にも負担を負わせることになるが、財政破綻は避けなくては行けない。</p> <p>今、説明をしている説明者は、これ程大事な事に何も答えられないにも関わらず、なぜ選ばれているのか理解出来ない。本当におかしいと思う。大事な答えこそ全く出て来ず、後で答えるや分からないの等言っておきながら、会場を借りて、これ程の人員を集めて、一体どれだけの費用を掛けて、レベルの低い説明会をしているのか。</p> <p>説明会スライドで国民の利便性がどうのとあった。国民の利便性の追求とは、より安く、より早くではないか。早くて高いでは利便にならない。安くしてほしい。安くならないのであれば、止めてほしい。国民的に考えてそれしかない。この事業に我々の意見はなにも反映されていない。</p>